

INFORMATOR
MORSKI I KOLONJALNY



WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

INFORMATOR
MORSKI I KOLONJALNY

POD REDAKCJĄ

CZESŁAWA ZAGÓRSKIEGO

W OPRACOWANIU POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁÓW I ZAGADNIEŃ
WZIĘLI UDZIAŁ:

kmdr. ppor. dypl. Rafał CZECZOTT
Władysław GRZELAK
Wacław IWANOWSKI
inż. Stanisław K. KOCHANOWSKI
inż. Alfred KONOPKA
Janusz LEWANDOWSKI
mgr. fil. Zygmunt MANN
Michał PANKIEWICZ
mgr. praw Roman PIOTROWICZ
Leon RADZIKOWSKI
Henryk SIKORSKI
dr. Stanisław SUMIŃSKI
adw. Wacław SZYSZKOWSKI
Stanisław ZIELIŃSKI



WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ



Zakł. Graf. B. Wierzbick i S-ka, Warszawa.

SPIS TREŚCI

DZIAŁ IV. HANDEL – ŻEGLUGA – RYBOŁÓWSTWO MORSKIE (str. 181 – 298)

Rozdział 1. Port w Gdyni

Składy, dźwigi, urządzenia techniczne. Zestawienie urządzeń portowych. Obroty handlowe Gdyni. Polska marynarka handlowa. Zestawienie polskich statków handlowych. Zamorski obrót towarowy Gdyni. Ruch okrętowy. Handlowa flota morska. Ruch pasażerski. Udział Gdyni w obrotach towarowych w handlu zagr. Polski. Udział Gdyni w ogólnym eksporcie i imporcie Polski. Udział bander w ruchu okrętowym portu Gdyni. Ruch statków za rok 1934. Rozwój handlowy Gdyni.

Rozdział 2. Rozporządzenie i przepisy

Na redzie. Kwarantanna. Przepisy sanitarne. Pilotaż. Obowiązek posługiwania się holownikami. Porządek ruchu statków. Porządek postojów w porcie. Przeładunek i składanie towarów. Przepisy przeciwpożarowe. Postanowienia różne. Odprawa celna. Opłaty portowe.

Rozdział 3. Regularne połączenie Gdyni z innemi portami

Rozdział 4. Spis urzędów i instytucyj w Gdyni

Spis władz, urzędów, konsulatów, instytucyj i t. p. Połączenia telefoniczne Gdyni. Czas trwania przewozu osób i bagażu (pociągami pośpiesznemi i dalekobieżnemi).

Rozdział 5. Port w Gdańsku

Opis portu. Najważniejsze części portu gdańskiego. Ruch portowy w Gdańsku i obrót towarowy. Morski ruch pasażerski. Zestawienie zamorskich obrotów towarowych. Opłaty portowe w Gdańsku.

Rozdział 6. Regularne połączenia okrętowe portu gdańskiego

Rozdział 7. Spis urzędów i instytucyj w W. M. Gdańsku

Konsulaty. Polskie władze, urzędy, instytucje. Wydział wojskowy Kom. Generalnego.

Rozdział 8. Współpraca portów polskiego obszaru celnego

Rozdział 9. Administracja morska

Ministerstwo P. i H. Urząd Morski. Kapitanaty portów. Rada portowa przy Urz. Morskim w Gdyni. Urząd mar. handl. w Gdańsku. Izby Morskie. Bandera handlowa. Polskie linje żeglugowe. Przynależność statku. Nabycie i utrata polskiej przynależności. Rejestracja. Prawa i obowiązki polskiego statku handlowego. Hipoteka statków morskich. Pilotaż. Pomiar morskich statków. Bezpieczeństwo statków. Inspekcja. Radjotelegrafja. Instalacja radjotelegr. Służba nasłuchowa. Służba radjowa w portach handl. i na wodach terytorj.

Ratownictwo. Dokumenty bezpieczeństwa. Władze inspekcyjne. Książeczki żeglarskie i zaciąg. Wyszkolenie oficerów mar. handl. Oficerowie w polskiej mar. handl. Umundurowanie. Państwowa Szkoła Morska w Gdyni. Prawa i obowiązki konsulów w zakresie prawa morskiego. Pobyt w porcie i w mieście portowem cudzoziemców.

Rozdział 10. Polskie rybołówstwo morskie

Władze i instytucje. Charakterystyka rybołówstwa morsk. Rys historyczny. Połowy szprota. Połowe dalekomorskie. Handel zagraniczny. Przetwórczy przemysł rybny. Zamrażanie ryb. Praca społeczna rybaków. Gatunki ryb morskich.

DZIAŁ V. SPRAWY KOLONJALNE (str. 299 – 420).

Rozdział 1. Państwa europejskie, posiadające kolonje, oraz ważniejsze kraje pozaeuropejskie

Abisynja. Algerja. Angola, Arabja. Argentyna. Australja. Belgja. Boliwja. Brazylja. Brytyjska Afryka Wschodnia. Brytyjska Afryka Zachodnia. Cejlon. Chile. Chiny. Costa Rica. Cyrenaika. Danja. Dominikańska Republika. Egipt. Ekwador. Erytrea. Filipiny. Formoza. Francja. Francuska Afryka Równikowa. Francuska Afryka Zachodnia. Gujana. Guatemala. Haiti. Hawajskie Wyspy. Hiszpanja. Holandja. Honduras. Honduras Bryt. Hong-Kong. Indje Bryt. Indje Holenderskie. Indochiny. Irak. Jamajka. Italja. Japonja. Kamerun. Kanada. Kolumbja. Gongo Belg. Korea. Kuba. Kwantung. Liberja. Madagaskar. Malajskie posiadł. bryt. Mandżurja. Marokko. Meksyk. Mozambik. Nicaragua. Nowa Zelandja. Palestyna. Panama. Paragwaj. Persja. Peru. Portugalja. Salwador. Sjam. Stany Zjednoczone A. P. Syrja i Liban. Trypolitanja. Tunis. Unja Poł.-Afr. Urugwaj. Wenezuela. Wielka Brytanja. Handel zagraniczny R. P. z poszczególnemi krajami.

Rozdział 2. Polacy zagranicą

Ameryka Północna — Stany Zjednoczone, Kanada. Ameryka Południowa — Brazylja. Europa — Czechosłowacja, Francja, Niemcy, Litwa, Łotwa, Danja, Rumunja, Belgja, Holandja, Austrja, Węgry, Jugosławja. Ilość Polaków zagranicą. Światowy Związek Polaków z Zagranicy.

Rozdział 3. Warunki osadnictwa w Paranie

Kolonizacje: Rządowa Brazylijska, Parańskiej Spółki Koloniz., Angielskiego T-wa „Parana Plantations", T-wa Brazylijskiego A. Borba, Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Osadnictwo na starych kolonjach. Przejazd przez ocean. Ile potrzeba gotówki na wyjazd?

DZIAŁ I

RZECZPOSPOLITA POLSKA

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ

Ignacy Mościcki wybrany poraz pierwszy przez Zgromadzenie Narodowe dnia 1 czerwca 1926 roku, a poraz drugi 4 czerwca 1933 roku.

Kancelarja cywilna Prezydenta Rzeczypospolitej (Krakowskie Przedmieście, Zamek).

Gabinet wojskowy Prezydenta Rzeczypospolitej (Krakowskie Przedmieście, Zamek).

SĄDY POWSZECHNE

Sąd Najwyższy, Warszawa (Plac Krasińskich).

Sądy Apelacyjne: Katowice, Kraków, Lublin, Lwów, Poznań, Toruń, Warszawa i Wilno.

Sądy Okręgowe na obszarze sądu apelacyjnego *w Katowicach:* Cieszyn i Katowice.

Na obszarze sądu apelacyjnego *w Krakowie:* Jasło, Kraków, Nowy Sącz, Rzeszów, Tarnów i Wadowice.

Na obszarze sądu apelacyjnego *w Lublinie:* Kielce, Lublin, Łuck, Radom, Równe i Zamość.

Na obszarze sądu apelacyjnego *we Lwowie:* Brzeżany, Czortków, Kołomyja, Lwów, Przemyśl, Sambor, Sanok, Stanisławów, Stryj, Tarnopol i Złoczów.

Na obszarze sądu apelacyjnego *w Poznaniu:* Bydgoszcz, Poznań, Chojnice, Gdynia, Gniezno, Grudziądz, Ostrów Wielkop., Tczew i Toruń.

Na obszarze sądu apelacyjnego *w Warszawie:* Białystok, Kalisz, Łomża, Łódź, Piotrków, Płock, Siedlce, Sosnowiec i Warszawa (Miodowa 15).

Na obszarze sądu apelacyjnego *w Wilnie:* Grodno, Nowogródek, Pińsk i Wilno.

PROKURATURY

Przy Sądzie Najwyższym, Sądach Apelacyjnych i Okręgowych znajdują się prokuratury, podległe Ministrowi Sprawiedliwości.

SĄDY ADMINISTRACYJNE

Najwyższy Trybunał Administracyjny (Miodowa 22).

Z pod orzecznictwa Najwyższego Trybunału Administracyjnego wyłączone są sprawy, należące do właściwości sądów, sprawy pozostawione swobodnemu uznaniu władz administracyjnych, sprawy, dotyczące działań wojennych, organizacji i mobilizacji sił zbrojnych, wreszcie sprawy dyscyplinarne.

Wojewódzkie sądy administracyjne znajdują się: w Katowicach, Poznaniu i Toruniu.

Do rozstrzygania sporów o właściwość między władzami administracyjnemi i sądami powołany jest *Trybunał Kompetencyjny.*

PREZYDJUM RADY MINISTRÓW

W zakres działania Prezesa Rady Ministrów wchodzi: administrowanie ogólne, reprezentowanie rządu na wewnątrz i na zewnątrz, polityka ogólna, uzgadnianie działalności poszczególnych działów administracji państwowej oraz przewodniczenie na posiedzeniach Rady Ministrów, ponadto czuwanie nad wykonaniem jej uchwał.

W skład prezydjum Rady Ministrów wchodzą: biuro prezydjalne, biuro prawne, biuro personalne, biuro usprawnienia administracji i biuro ekonomiczne.

Urzędy przy Prezesie Rady Ministrów: Zarząd Funduszu Kultury Narodowej, Polska Agencja Telegraficzna (Królewska 5), i Dyrekcja Funduszu Pracy (Aleja Jerozolimska 1/3), Komisja normalizacji druków i wyd. państw., Generalny Komisarz Wyborczy,

MINISTERSTWO SPRAW ZAGRANICZNYCH

Zakres działania: polityka zagraniczna, zwłaszcza zastępstwo interesów politycznych i ekonomicznych Państwa w kraju wobec przedstawicielstw zagranicznych i zagranicą przez przedstawicielstwa polskie. Ponadto opieka nad obywatelami polskimi zagranicą.

Skład Ministerstwa Spraw Zagranicznych jest następujący: gabinet ministra z protokułem dyplomatycznym, wydział osobowy, departament polityczno-ekonomiczny, departament konsularny i departament administracyjny.

Władze i urzędy oraz instytucje podległe: Komisarjat Generalny Rzeczypospolitej Polskiej (Gdańsk Neugartenstrasse 27).

Polskie urzędy dyplomatyczne i konsularne zagranicą (vide dodatkowy spis).

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH

Zakres działania: polityka i administracja wewnętrzna, sprawy narodowościowe, bezpieczeństwo i porządek publiczny i nadzór nad samorządem, budownictwo, zarząd ogólny gmachów państwowych, współpraca z Ministerstwem Spraw Wojskowych w sprawach uzupełnienia sił zbrojnych, mobilizacji i demobilizacji, przysposobienia wojskowego, osobistych i rzeczowych świadczeń wojennych oraz zasiłków wojskowych.

W skład Ministerstwa Spraw Wewnętrznych wchodzą: gabinet ministra, biuro personalne, departament polityczny, departament samorządowy, departament administracyjny i departament techniczno budowlany, a wreszcie biuro aprowizacyjne i biuro wojskowe.

Władze, urzędy i instytucje podlegające Ministerstwu Spraw Wewnętrznych: Główny Urząd Statystyczny (Aleja Jerozolimska 32), urzędy wojewódzkie z podległemi im starostwami.

Komisarjat Rządu m. st. Warszawy

Starostwa: Warszawa — Śródmieście (Wiejska 16), obejmuje komisarjaty Policji Państwowej 1, 9, 10, 12 i 13.

Warszawa — Południe (Nowowiejska 43), obejmuje komisarjaty Policji Państwowej 6, 8, 11, 16, 20, 21 i 23.

Warszawa — Północ (Długa 31), obejmuje obszar komisarjatów Pol. Państw. 2, 3, 4, 5, 7, 19, 22, 26.

Warszawa — Praga (Targowa 15), obejmuje obszar komisarjatów Policji Państwowej 14, 15, 17, 18, 25 i Komisarjat wodny.

Województwa

Województwo białostockie — Białystok

Starostwa: Augustów, Białystok m., Białystok pow., Bielsk Podlaski, Grodno, Łomża, Ostrołęka, Ostrów Mazowiecka, Sokółka, Suwałki, Szczuczyn (w Grajewie), Wołkowysk, Wysokie Mazowieckie.

Województwo kieleckie — Kielce

Starostwa: Będzin, Częstochowa miasto, Częstochowa powiat, Iłża (w Wierzbniku), Jędrzejów, Kielce, Końskie, Kozienica, Miechów, Olkusz, Opatów, Opoczno, Pińczów, Radom miasto, Radom powiat, Sandomierz, Sosnowiec miasto, Stopnica (w Busku), Włoszczowa i Zawiercie.

Województwo krakowskie — Kraków

Starostwa: Biała Małopolska, Bochnia, Brzesko, Chrzanów, Dąbrowa, Gorlice, Jasło, Kraków m., Krakow pow., Limanowa, Mielec, Myślenice, Nowy Sącz, Nowy Targ, Ropczyce, Tarnów, Wadowice, Żywiec.

Województwo lubelskie — Lublin

Starostwa: Biała Podlaska, Biłgoraj, Chełm, Garwolin, Hrubieszów, Janów Lubelski, Krasnystaw, Lubartów, Lublin miasto, Lublin powiat, Łuków, Puławy, Radzyń, Siedlce, Sokołów, Tomaszów, Węgrów, Włodawa, Zamość.

Województwo lwowskie — Lwów

Starostwa: Bóbrka, Brzozów, Dobromil, Drohobycz, Gródek Jagielloński, Jarosław, Jaworów, Kolbuszowa, Krosno, Lisko, Lubaczów, Lwów miasto, Lwów powiat, Łańcut, Mościska, Nisko,

Przemyśl, Przeworsk, Rawa Ruska, Rudki, Rzeszów, Sambór, Sanok, Sokal, Tarnobrzeg, Żółkiew, Turka.

Województwo łódzkie — Łódź

Starostwa: Brzeziny, Kalisz, Koło, Konin, Łask, Łęczyca, Łódź-miasto, Łódź-powiat, Piotrków, Radomsko, Sieradz, Turek, Wieluń.

Województwo nowogródzkie — Nowogródek

Starostwa: Baranowicze, Lida, Nieśwież, Nowogródek, Słonim, Stołpce, Szczuczyn, Wołożyn.

Województwo poleskie — Brześć/B.

Starostwa: Brześć nad Bugiem, Drohiczyn, Kamień Koszyrski, Kobryń, Kosów Poleski, Łuniniec, Pińsk, Prużana, Stolin.

Województwo pomorskie — Toruń

Starostwa: Brodnica, Chełmno, Chojnice, Działdowo, Gdynia, Grudziądz-miasto, Grudziądz-powiat, Kartuzy, Kościerzyna, Lubawa (w Nowem Mieście), Sępolno, Starogard, Świecie, Tczew, Toruń-miasto, Toruń-powiat, Tuchola, Wąbrzeźno, Morskie (w Wejherowie).

Województwo poznańskie — Poznań

Starostwa: Bydgoszcz-miasto, Bydgoszcz-powiat, Chodzież, Czarnków, Gniezno-miasto, Gniezno-powiat, Gostyń, Inowrocław-miasto, Inowrocław-powiat, Jarocin, Kępno, Kościan, Krotoszyn, Leszno, Miedzychód, Mogilno, Nowy Tomyśl, Oborniki, Ostrów Wielkopolski, Poznań-miasto, Poznań-powiat, Rawicz, Szamotuły, Szubin, Śrem, Środa, Wągrowiec, Wolsztyn, Września, Wyrzysk, Żnin.

Województwo śląskie — Katowice

Starostwa: Bielsko-miasto, Bielsko-powiat, Cieszyn, Królewska Huta m., Katowice-miasto, Katowice-powiat, Lubliniec, Pszczyna, Rybnik, Świętochłowice, Tarnowskie Góry.

Województwo stanisławowskie — Stanisławów

Starostwa: Dolina, Horodenka, Kałusz, Kołomyja, Kosów, Nadwórna, Rohatyn, Stanisławów, Stryj, Śniatyn, Tłumacz, Żydaczów.

Województwo tarnopolskie — Tarnopol

Starostwa: Borszczów, Brody, Brzeżany, Buczacz, Czortków, Kamionka Strumiłowa, Kopyczyńce, Podhajce, Przemyślany, Radziechów, Skałat, Tarnopol, Trembowla, Zaleszczyki, Zbaraż, Zborów, Złoczów.

Województwo warszawskie — Warszawa

Starostwa: Błonie (w Grodzisku Mazowieckim), Ciechanów, Gostynin, Grójec, Kutno, Lipno, Łowicz, Maków, Mińsk Mazowiecki, Mława, Nieszawa (w Aleksandrowie), Płock, Płońsk, Przasnysz, Pułtusk, Radzymin, Rawa, Rypin, Sierpc, Skierniewice, Sochaczew, Warszawa-powiat (Długa 15), Włocławek.

Województwo wileńskie — Wilno

Starostwa: Brasław, Dzisna, Mołodeczno, Oszmiana, Postawy, Święciany, Wilejka, Wilno-miasto, Wilno-Troki.

Województwo wołyńskie — Łuck

Starostwa: Dubno, Horochów, Kostopol, Kowel, Krzemieniec, Luboml, Sarny, Łuck, Równe, Włodzimierz, Zdołbunów.

Policja Państwowa

Komendantowi Głównemu Policji Państwowej podlegają Komendy Wojewódzkie: *Warszawa*-miasto (Senatorska 12), *Białystok, Brześć* nad Bugiem, *Kielce, Kraków, Lwów, Lublin, Łódź, Łuck, Nowogródek, Poznań, Stanisławów, Tarnopol, Toruń, Warszawa* (Województwo Aleja Jerozolimska 12) i *Wilno.*

Komendantom wojewódzkim podlegają miejskie i powiatowe Komendy Policji.

Miejskim i powiatowym komendom policji podporządkowane są komisarjaty w większych miastach, posterunki w mniejszych miastach i w gminach wiejskich. Przy wojewódzkich komendach istnieją urzędy śledcze.

MINISTERSTWO SKARBU

W zakres działania Ministerstwa Skarbu wchodzą: polityka i administracja finansowa, kredyt wewnętrzny i zagraniczny, nadzór nad bankami, budżet, cła, podatki, akcyzy, monopole, kasowość i rachunkowość.

Skład Ministerstwa: biuro personalne, departament ogólny, departament obrotu pieniężnego, departament budżetowo-kasowy, departament ceł, departament podatków i opłat, departament akcyz i monopolów oraz państwowy urząd kontroli ubezpieczeń.

Władze, urzędy i instytucje, podlegające Ministerstwu:

Prokuratorja Generalna Rzeczypospolitej, Warszawa (Kopernika 36) z oddziałami w Katowicach, Krakowie, Lwowie, Poznaniu i Wilnie oraz delegatura w Gdańsku.

Urząd Długów Państwowych, (Senatorska 29).

Izby Skarbowe: w Warszawie, Białymstoku, Brześciu, Grudziądzu, Kielcach, Krakowie, Lublinie, Lwowie, Łodzi, Łucku, Nowogródku, Poznaniu i Wilnie — z podległemi urzędami skarbowemi, urzędami skarbowemi akcyz, monopolów państwowych i opłat stemplowych.

Dyrekcje ceł: Lwów, Mysłowice, Poznań i Warszawa, oraz inspektorat ceł w Gdańsku.

Dyrekcja Polskiego Monopolu Solnego (Królewska 35) — *Spirytusowego* (Leszno 1) — *Tytoniowego* (Nowy Świat 4).

Generalna Dyrekcja Loterji Państwowej (Nalewki 2).

Straż Graniczna. Straż Graniczna jest zorganizowana w inspektoratach, komisarjatach i placówkach Straży Granicznej

Komenda Straży Granicznej znajduje się w Warszawie (Leszno 3). Komendantowi podlegają *okręgowe inspektoraty:* w Ciechanowie, Czersku, Poznaniu, Katowicach i Przemyślu.

Mennica państwowa — Warszawa (Markowska 18).

Pozatem podlegają ministerstwu Skarbu: *Bank Polski,* Warszawa (Bielańska 10), *Bank Gospodarstwa Krajowego* (Aleja Je-

rozolimska 1), *Państwowy Bank Rolny* (Nowogrodzka 50), *Pocztowa Kasa Oszczędności* (Jasna 9) z oddziałami: Katowice, Kraków, Poznań i Wilno. Zbiornicami są wszystkie urzędy pocztowe na terenie państwa.

MINISTERSTWO SPRAWIEDLIWOŚCI

Zakres działalności Ministerstwa obejmuje: politykę i administrację wymiaru sprawiedliwości, ustawodawstwo prywatne, publiczne i międzynarodowe, wreszcie nadzór w charakterze naczelnego prokuratora Rzplitej Polskiej nad należytym wymiarem sprawiedliwości i urzędami prokuratorskiemi.

W skład Ministerstwa Sprawiedliwości wchodzą: biuro personalne, departament ustawodawczy, administracyjny i karny.

Władze, urzędy i instytucje podlegające:

Redakcja i Administracja Dziennika Ustaw (Warszawa, *Długa 50).*

Prokurator przy Sądzie Najwyższym, Prokuratorzy przy sądach Apelacyjnych i Prokuratorzy przy sądach Okręgowych. Więzienia państwowe.

Straż Więzienna. Na czele Straży Więziennej stoi podległy Ministerstwu Sprawiedliwości *Główny Inspektorat Straży Więziennej* (Warszawa, Długa 50).

MINISTERSTWO WYZNAŃ RELIGIJNYCH I OŚWIECENIA PUBLICZNEGO

W zakres działania wchodzą: polityka i administracja wyznaniowa i oświatowa, a zwłaszcza sprawy wyznaniowe, higjena, wychowanie fizyczne, szkolnictwo powszechne, średnie, wyższe i zawodowe, oświata pozaszkolna, nauka i sztuka, nadzór nad archiwami, bibljotekami i muzeami.

Skład Ministerstwa: biuro personalne, departamenty: ogólny, szkolnictwa ogólnokształcącego, szkolnictwa zawodowego, nauki i sztuki, wyznań religijnych.

Władze i urzędy oraz instytucje podległe:

Kuratorja okręgów szkolnych: w Brześciu, Krakowie, Lublinie, Lwowie, Łucku, Poznaniu, Warszawie, Wilnie z podległemi inspektoratami szkolnemi.

Wizytator liceum krzemienieckiego.
Państwowe szkoły powszechne, średnie zawodowe i wyższe.

MINISTERSTWO OPIEKI SPOŁECZNEJ

Zakres działania: polityka i administracja socjalna, ochrona pracy, pośrednictwo pracy, zwalczanie bezrobocia, sprawy migracyjne, opieka nad dziećmi, młodzieżą i dorosłymi, sprawy inwalidów wojennych, ubezpieczenia robotników i pracowników umysłowych na wypadek choroby, starości, śmierci i bezrobocia, lecznictwo i pomoc lekarska dla funkcjonarjuszów państwowych.

Skład ministerstwa: gabinet ministra, biuro personalne, departament pracy, ubezpieczeń społecznych, opieki społecznej i służby zdrowia.

Władze, urzędy i instytucje podległe:

Okręgowe inspektoraty pracy.

Okręgowe urzędy ubezpieczeń.

Trybunał dla spraw ubezpieczeń społecznych (Poznań) oraz wyższe urzędy ubezpieczeń.

Zarząd Główny Funduszu Bezrobocia (Warszawa, Czerniakowska 231).

Państwowe szkoły położnych — Kraków, Lwów, i Wilno.

Państwowy Zakład Higjeny. Państwowe Zakłady Badania Żywności. Szpitale dla psychicznie chorych. Zdrojowiska państwowe.

MINISTERSTWO ROLNICTWA I REFORM ROLNYCH

Zakres działania: polityka i administracja rolna, rolnictwo, leśnictwo, hodowla i weterynarja, przemysł rolny, oraz przebudowa ustroju rolnego, regulacja i parcelacja, budownictwo wiejskie i osadnictwo.

Skład ministerstwa: gabinet ministra , biuro personalne, departament ekonomiczny, produkcji rolnej i weterynarji, urządzeń rolnych oraz biuro wojskowe.

Władze i urzędy oraz instytucje podległe:

Dyrekcja Naczelna Lasów Państwowych (Senatorska 29) z podległemi dyrekcjami w Białowieży, Lwowie, Łucku, Poznaniu, Radomiu, Siedlcach, Toruniu, Warszawie i Wilnie oraz nadleśnictwami.

Państwowy Instytut Naukowy Gospodarstwa Wiejskiego w Puławach.

Państwowe zakłady chowu koni, a w szczególności stadniny: Janów Podlaski, Kozienica i Racot oraz stada w Białce, Bogusławicach, Drogomyślu, Gnieznie, Sądowej Wiszni, Sierakowie i Starogardzie.

MINISTERSTWO PRZEMYSŁU I HANDLU

Zakres działania: polityka i administracja górnicza, przemysłowa, handlowa i morska, handel wewnętrzny i zagraniczny, żegluga morska, porty i rybactwo oraz legalizacja narzędzi mierniczych.

Skład: gabinet ministra, biuro personalne, departamenty: górniczy, przemysłowy, handlowy, morski oraz biuro elektryfikacji i biuro wojskowe.

Władze i urzędy oraz instytucje podległe:

Urząd Patentowy Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa (Elektoralna 2).

Wyższe Urzędy Górnicze w Katowicach, Krakowie i Warszawie.

Okręgowe Urzędy Probiercze w Warszawie, Wilnie i Lwowie.

Główny Urząd Miar, Warszawa (Elektoralna 2) z podległemi urzędami okręgowemi w Katowicach, Lublinie, Lwowie, Poznaniu, Warszawie i Wilnie.

Urząd Morski, Gdynia.

Morski Urząd Rybacki, Gdynia.

Urząd Marynarki Handlowej, Gdańsk.

Szkoła Morska, Gdynia.

Państwowy Instytut Geologiczny, Warszawa.

Państwowy Instytut Eksportowy, Warszawa.

Instytut Badania Konjunktur Gospodarczych i Cen.

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych.

Zjednoczone Fabryki Związków Azotowych, Chorzów i Mościce.

Państwowe Kopalnie Węgla.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

Zakres działania: polityka i administracja komunikacyjna w dziedzinie dróg lądowych i wodnych, kolei żelaznych i lotnictwa, żegluga i spław na drogach wodnych, nadzór nad kolejami prywatnemi, nad lotnictwem cywilnem oraz turystyką.

Skład: gabinet ministra, biuro personalne, departamenty: ogólny, finansowy, handlowo taryfowy, ruchu kolejowego, utrzymania i budowy kolei, mechaniczny i zasobów kolejowych, dróg kołowych, lotnictwa cywilnego, dróg wodnych. Biuro sanitarno kolejowe, pomiarowe i wojskowe.

Urzędy i instytucje podległe:

Biuro projektów meljoracji Polesia, Brześć nad Bugiem.

Dyrekcje okręgowe kolei państwowych: Katowice, Kraków, Lwów, Poznań, Radom, Stanisławów, Toruń, Warszawa (Praga Wileńska 2) i Wilno.

Państwowy Instytut Meteorologiczny, Warszawa, Nowy Świat 72.

MINISTERSTWO POCZT I TELEGRAFÓW

Zakres działania: polityka i administracja komunikacyjna w dziedzinie poczt i telegrafów, a zwłaszcza zarząd poczt i telegrafów państwowych.

Skład: gabinet ministra, biuro personalne, departamenty: administracyjny, pocztowy, techniczny oraz biuro wojskowe.

Władze, urzędy i instytucje podległe:

Dyrekcje poczt i telegrafów: w Bydgoszczy, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Lwowie, Poznaniu, Warszawie i Wilnie z podległemi urzędami.

Instytut Telekomunikacyjny, Warszawa.

Państwowe Zakłady Tele i Radjotechniczne — Warszawa (Grochowska 30).

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

Najwyższym zwierzchnikiem sił zbrojnych jest Prezydent Rzeczypospolitej, sprawujący nad niemi dowództwo przez Ministra Spraw Wojskowych, który dowodzi bezpośrednio siłami zbrojnemi i kieruje całokształtem administracji wojskowej, ponosząc odpowiedzialność konstytucyjną i parlamentarną za swą działalność.

Minister Spraw Wojskowych posiada wyłączne prawo rozkazodawstwa w stosunku do sił zbrojnych, mianuje i zwalnia dowódców i równorzędnych na stanowiskach, które nie są zastrzeżone dla Prezydenta Rzeczypospolitej oraz stoi na czele Wojskowego Urzędu Prokuratorskiego.

Generałem, przewidzianym na Naczelnego Wodza i stałym zastępcą Ministra w sprawach, dotyczących przygotowania sił zbroj-

nych oraz państwa do obrony — jest *Generalny Inspektor Sił Zbrojnych.*

Zastępcami i bezpośrednimi pomocnikami Ministra są Wiceministrowie, a mianowicie:

I-szy Wiceminister, który skupia w swem ręku całość rozkazodawstwa w zakresie dowodzenia z wyjątkiem spraw, wchodzących w zakres działania Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych i Szefa Sztabu Głównego.

II-gi Wiceminister, który skupia w swem ręku całość rozkazodawstwa w zakresie administracji.

Nadzór nad należytem wymiarem sprawiedliwości z ramienia Ministra pełni Naczelny Prokurator Wojskowy.

Skład Ministerstwa Spraw Wojskowych: Gabinet Ministra, Biuro personalne, Biuro Ogólno-Organizacyjne, Biuro Ogólno-Administracyjne, Biuro Kontroli, Biuro Uzupełnień, oraz Departamenty: piechoty, kawalerji, artylerji, aeronautyki, uzbrojenia, zaopatrzenia, inżynierji, intendentury, zdrowia, budownictwa, sprawiedliwości oraz szefostwa saperów, łączności i broni pancernej, Kierownictwo Marynarki Wojennej, Kwatera Główna M. S. Wojsk. Państwowy Urząd W. F. i P. W.

Ministerstwu podlega: Polowa Kurja Biskupia — Miodowa 14, Biuro Wyznań Niekatolickich — Warszawa, Al. Jerozolimska 41.

Okręgi Korpusów: Dowództwo O. K. I — Warszawa, O. K. II — Lublin, O. K. III — Grodno, O. K. IV — Łódź, O. K. V — Kraków, O. K. VI — Lwów, O. K. VII — Poznań, O. K. VIII — Toruń, O. K. IX — Brześć n/B., O. K. X — Przemyśl.

GENERALNY INSPEKTOR SIŁ ZBROJNYCH

Generalny Inspektor przeprowadza studja działań wojennych i przygotowuje plan wojny, przeprowadza kontrolę przygotowań wojennych i inspekcję wyszkolenia oraz przygotowuje wyższych dowódców do zadań wojennych. Ponadto współpracuje z władzami państwowemi i instytucjami społecznemi w sprawach, dotyczących przygotowania państwa do wojny.

Generalny Inspektor wchodzi w skład Komitetu Obrony Państwa.

Organami Generalnego Inspektora są:

1) Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych.

2) Sztab Główny.

Generalnemu Inspektorowi bezpośrednio podlegają:

1) Wyższa Szkoła Wojenna.
2) Wojskowe Biuro Historyczne z Archiwum Wojskowem.
3) Centralna Bibljoteka Wojskowa.

Przy Generalnym Inspektorze Sił Zbrojnych istnieje *Komitet Wyższej Szkoły Wojennej*. Do zakresu działania komitetu wchodzą: sprawy personalne, organizacyjne i naukowe Wyższej Szkoły Wojennej, Kursu Intendentów, oraz kursów oficerów sztabowych broni i służb przy Wyższej Szkole Wojennej.

STANY LICZEBNE SIŁ ZBROJNYCH

Piechota: 30 dywizyj — po 3 pułki piechoty i po 1 pułku artylerji polowej.

Kawalerja: 2 dywizje i 9 samodzielnych brygad. Dywizja w składzie trzech brygad po dwa pułki, dwa dyony artylerji konnej, szwadron samochodów pancernych i szwadron pionierów.

Samodzielna brygada po dwa — cztery pułki, szwadron samochodów pancernych, jeden dyon artylerji konnej i szwadron pionierów. Trzy pułki szwoleżerów, 27 pułków ułanów, 10 pułków strzelców konnych.

Artylerja: 31 pułków, jeden pułk artylerji górskiej, jeden pułk artylerji motorowej, 10 pułków artylerji ciężkiej, 1 p. art. najcięższej, 13 dyonów artylerji konnej, kompanja artylerji pieszej, jeden p. artylerji przeciwlotniczej, 6 samodzielnych dyonów artylerji przeciwlotniczej, jeden dyon pomiarów art., dwa dyony pociągów pancernych.

Inżynierja: 4 brygady i 8 bataljonów saperów, baon mostowy, baon elektrotechniczny, 2 baony mostów kolejowych, baon silnikowy, 3 grupy i 2 pułki łączności, 3 baony telegraficzne, pułk radjotelegraficzny, kompanja łączności obozu warownego, plutony radjotelegraficzne, stacje telegraficzne, stacje radjotelegraficzne.

Różne: Sześć pułków lotniczych, dwa bataljony balonowe, 10 dyonów żandarmerji, trzy pułki pancerne i jeden dyon pancerny.

Korpus Ochrony Pogranicza — 6 brygad i 1 dywizjon żandarmerji.

POSELSTWA I KONSULATY POLSKIE NA CAŁYM ŚWIECIE

URZĘDY R. P. W EUROPIE

Siedziba miast	Adres	Kompetencja terytorjalna
	AUSTRJA	
Poselstwo w Wiedniu	Wien IV (Autriche) Argentinierstrasse 25/27	Austrja
Konsulat w Wiedniu	Wien III Rennweg I	
	BELGJA	
Poselstwo w Brukseli.	Bruxelles (Belgique) 29, Aeenue des Gaulois	Belgja
Konsulat Honorowy w Brukseli .	Bruxelles 10, Place du Luxembourg	Prowincje: Brabant, Namur, Luxembourg Belge, Hainaut, Flandre Occi, dentale. Flandre Orientale, Liège-Limbourg oraz posiadłości w Afryce
Konsulat w Antwerpji. . . .	Anvers 27, Avenue de Belgique	Prowincja Anvers
	BUŁGARJA	
Poselstwo w Sofji	Sofia IV (Bulgarie) 6, Rue San Stefano. Kancelarja i Wydz. Konsularny 4, Rue San Stefano	Bułgarja
Konsulat Honorowy w Warnie . .	Warna, Olevanska b 11	m. Warna

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	CZECHOSŁOWACJA	
Poselstwo w Pradze	Praha I. (Tchécoslovaquie), Veldstynske 10.	Czechosłowacja
Konsulat w Pradze	Praha II, Jungmannowa 7/11 p.	Ziemia Czeska
Konsulat w Bratislawie	Bratislava, Gundulicova 12	Ziemia Słowacka za wyjątkiem żupy Koszyckiej
Konsulat w Morawskiej Ostrawie	Morawska Ostrawa 28 Johamosh strida 1.	Ziemia Morawsko-Śląska
Konsulat w Użhorodzie	Użhorod, Lva Tolsteho c. 13	Ziemia Karpato-Ruska
	DANJA	
Poselstwo w Kopenhadze	Copenhaque (Danemark) Frederiksgade 17. Wydział Konsularny Frederiksgade 7	Danja
Konsulat Honorowy w Aalborg	Aalborg Jomfru Annagade 16	Jutlandja Północna, prowincje: Aalborg, Hörring, Thisted
Konsulat w Aarhus	Aarhus „Hafniahus"	Jutlandja Środkowa, prowincje Aarhus, Randers, Ringjöbing, Viborg
Konsulat Honorowy w Haderslev	Haderslew Norregade 30	Jutlandja Południowa, prowincje: Aabenraa, Haderslev, Ribe, Sönderborg Tönder, Vejle
Wicekonsulat Honorowy w Hasle	Hasle a/Bornholm villa „Lysvang"	Wyspa Bornholm
Konsulat Honorowy w Odense	Odense, Ostr. Stationsvej 44	Wyspa Fyen, prowincje Odense i Svendborg
Wicekonsul Honorowy w Nakskov		Wyspy Lolland Falster

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	E S T O N J A	
Poselstwo w Tallinie	Tallin (Estonie) Kothu 10. Kancelarja Posel. Kentmanni 20	Estonja
Konsulat Honorowy w Narwie . .	Narwa	m. Narwa, pow. Viru
Konsulat Honorowy w Tartu . .	Tartu Pick 58	m. i pow. Tartu
	F I N L A N D J A	
Poselstwo w Helsingforsie . . .	Helsinki (Finlande) Satamakatu 5	Finlandja
Konsulat Honorowy w Viipuri . .	Viipuri (Finlande) Kannaksenkatu 1	Departament Viipuri
Konsulat Honorowy w Tampere .	Tampere (Finlande) O. Y. Lokomo A.B.	Departament Häme (Tavastehus)
	F R A N C J A	
Ambasada w Paryżu	ParisXVI (France) 12, Avenue de Tokio.	Francja
Konsulat Generalny w Paryżu . .	Paris XVII 19, rue Alphonse de Neuville	Departamenty: Aisne, Ardennes, Aube, Calvados, Cher, Côtes-du Nord, Deux Sèvres, Eure, Finistère, Eure et Loir, Ille-et-Vilaine, Indre, Indre-et-Loire, La Manche, Loir-et-Cher, Loire Inférieure, Loiret, Maine-et-Loire, Marne, Mayenne, Morbihan, Haute-Marne, Oise, Orne, Sarthe, Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Somme, Vendée, Vienne, Yonne
Konsulat Honorowy w Bordeaux .	Bordeux, 27, cours Xavier Arnozan	Departamenty: Basses-Pyrenées, Charente, Charente-Inférieure, Gironde i Landes
Konsulat Honorowy w Hawrze . .	Le Havre, 19, Bouleverd Foch	Departamenty: Seine-Inférieure

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
Konsulat Generalny w Lille . . .	Lille, 45, Boulevard Carnot	Departamenty: Nord i Pas-de-Calais
Konsulat w Lyonie	Lyon (Rhône) 2, rue Jean de Boissieu	Departamenty: Ain, Allier, Cantal, Corréze, Cote-d'Or, Creuse, Haute Loire, Haute Savoie, Haute-Vienn e Isére, Jura, Loire, Niévre, Puy-de-Dôme, Rhône, Saône-et-Loire, Savoie
Konsulat w Marsylji	Marseille, 2, Place Saint Ferréol	Departamenty: Ardéche, Basses-Alpes, Bouches-du-Rhône, Corse, Drôme, Gard, Hautes-Alpes, Lozére, Var, Vaucluse, oraz posiadłości zamorskie
Konsulat Honorowy w Nicei. . .	Nice 6, rue du Congrés	Departament Alpes Maritimes.
Konsulat w Strasburgu	Strasbourg, 10, rue du General de Castelnau	Departamenty: Bas Rhin, Doubs, Haute Saône, Haut-Rhin, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle, Vosges, terytorjum Belfortu (territoire de Belfort) oraz zagłębie Saary (territoire de la Sarre)
Konsulat w Tuluzie	Toulouse, 18, rue des Pyrénées	Departamenty: Ariège, Aude, Aveyron, Dordogne, Gers, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Hérault, Lot, Lot-et-Garonne, Pyrénées-Orientales, Tarn, Tarn-et-Garonne

G R E C J A

Poselstwo w Atenach	Athènes (Grèce) 3, place Mavrocordato	Grecja
Konsulat Honorowy w Salonikach	Salonique (Grèce) 6, rue Hermon	Macedonja

H I S Z P A N J A

Poselstwo w Madrycie	Madrid (Espagne) Zurbano 21	Hiszpanja, protektorat hiszp. w Marokku, Tanger i kolonje zamorskie

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
Konsulat Honorowy w Barcelonie	Barcelona (Espagne) Cortes 667	Prowincje: Barcelona, Tarragona, Gerona, Lerida, Zaragoza, Huesca, Teruel, Wyspy Balearskie
Konsulat Honorowy w Bilbao . .	Bilbao (Espagne) Alameda Mazarredo 17/19	Prowincje: Alva, Guipuzcoa, Navarra, Santander, Vizcaya
Konsulat Honorowy w Vigo . . .	Vigo, Avenida de la Libertad, 3	Prowincje: Pontevedra, La Coruna, Lugo i Orense.
	HOLANDJA	
Poselstwo w Hadze	La Haye (Pays-Bas) 25, Alexander straat	Holandja
Konsulat Honorowy w Rotterdamie	Rotterdam, Maaskade 124	Południowa Holandja (Zuid-Holland)
Konsulat w Amsterdamie . . .	Amsterdam Vondelstraat 27	Holandja z wyłączeniem okręg. Konsulatu w Rotterdamie, w Dordrechcie i Heerlen
Konsulat Honorowy w Dordrecht	Dordrecht Singel 287	m. Dordrecht oraz okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Dordrechcie
Konsulat Honorowy w Heerlen .	Heerlen Nobelstraat 29	Prowincje: Limburgja i następujące gminy: Aarle - Rixtel, Asten, Bakel c. a., Beek en Donk, Bergeijk, Best, Bladel, Borkel c. a., Deurne, Dommelen, Eersel, Eindhoven, Geldrop, Gemert, Heeze, Helmond, Hoogelon c. a., Leende, Lierop, Lieshout, Luyksgestel, Mierlo, Nunen, c. a., Reusel, Riethoven, Somern, Son c. a., Stiphout, Valkenswaard, Veldhoven, Vessen c. a., Vlierden, Waalre i Westerhoven.
	IRLANDJA	
Konsulat Honorowy w Dublinie .	Dublin, 44 Landsdowne Road	Irlandja

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	ISLANDJA	
Konsulat Honorowy w Reykjavik .	Reykjavik (Islande)	Islandja
	JUGOSŁAWJA	
Poselstwo w Belgradzie	Beograd (Yougoslavie) Milosa Velikog 4	Jugosławja
Konsulat Generalny w Zagrzebiu .	Zagreb Haulikova ul. 6.II	Banoviny: dravska, savska i drinska
Konsulat Honorowy w Banja-Luce	Banja-Luka ul. Princa Pavla 4	Banovina vrbaska
Konsulat Honorowy w Splicie . .	Split, Vrazova 8	Banovina pomorska
Konsulat Honorowy w Suszaku .	Susak, Pècine 51	Powiaty: Suszak, Crkvenica, Gospic, Graczac, Kosław, Krk, Novi Rab i Senj; miasta: Suszak, Bakar i Senj
	LUKSEMBURG	
Konsulat Honoro- w Luksemburgu .		Księstwo Luksemburskie
	ŁOTWA	
Poselstwo w Rydze	Riga (Lettonie) Mednieku iela 6-b dz. 3	Łotwa
Konsulat w Rydze .	Riga (Lettonie) Mednieku iela 6-b dz. 3	Łotwa, z wyjątkiem okręgu Kons. R. P. w Dyneburgu
Konsulat w Dyneburgu	Daugavpils Plkv. Brièze iela 10	Powiaty: Daugavpils (Dyneburg), Rezekne (Rzeczyca), Ludze (Lucyn), Iłłukszta
	MONACO	
Konsulat Honorowy w Monaco .	Monaco 22, rue de Millo	Monaco

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	NIEMCY	
Poselstwo w Berlinie	Berlin, W. 35 Kurfürstenstr. 136	Niemcy
Konsulat Generalny w Berlinie .	Berlin, W. 35 Kurfürstenstr. 137	Prow. Pruska, Brandenburg, z wyłączeniem powiatów Arnswalde, Friedeberg N. M. Landsberg a W., Soldin; regencja Magdeburg z prow. pruskiej Sachsen; kraje związkowe Mecklenburg i Braunschweig
Wicekonsulat w Ełku	Lyck, Luisenplatz 2	Z prowincji pruskiej Ostpreussen powiaty: Johanisburg, Lötzen i Lyck, z regencji Allenstein oraz powiaty Goldap i Treuburg z regencji Gumbinnen
Konsulat w Essen .	Essen Alfredstrasse 85	Prow. Pruska Westphalen; regencja Aacher, Düsseldorf i Köln z prow. pruskiej Rheinland: kraje związkowe Detmold - Lippe, Schaumburg - Lippe
Konsulat Generalny we Frankfurcie nad Menem .	Frankfurt a/M. Schaumainkai 43	Regencje Koblenz i Trier, Hessen - Nassau, kraj związkowy Hessen, enklawa Bayerische Pfalz kraju związkowego Bawarji i enklawa Birkenfald kraju związk. Oldenburg
Konsulat w Hamburgu	Hamburg Johnsallee 13	Wolne miasta Hamburg, Bremen, Lübeck, kraj związkowy Oldenburg (z wyłączeniem enklawy Birkenfeld) oraz prowincje pruskie Hanover i Schleswig-Holstein
Konsulat Generalny w Królewcu .	Königsberg Mittel-Trag 24	Z prowincji pruskiej Ostpreussen reg. Königsberg oraz powiaty reg. Gumbinnen: Angerburg, Darkehmen, Gumbinnen, Insterburg, Niederung, Pillkallen, Ragnit Stallupönen, Tilsit
Konsulat w Kwidzyniu	Marienwerder Marienburgerstr. 26	Regencja Marienwerder z prowincji pruskiej Ostpreussen

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
Konsulat w Lipsku	Leipzig I I. Helfferichstr. 11	Kraje związkowe Anhalt, Sachsen i Thüringen oraz z pruskiej prowincji Sachsen regencje: Merseburg i Erfurt
Konsulat Generalny w Monachjum	München Pienzenauerstr. 15	Kraje związkowe Bayern, z wyjątkiem enklawy Bayerische Pfalz, Würtemberg, Baden oraz prowincja pruska Hohenzollen
Konsulat w Olsztynie	Allenstein Friedrich Wilhelm-platz 5	Z prowincji pruskiej Ostpreussen regencje: Allenstein, Neidenburg, Ortelsburg, Osterode, Rössel i Sensburg
Konsulat Generalny w Opolu . .	Oppeln, Eichstr. 1	Prowincja pruska Oberschlesien
Konsulat w Pile .	Schneidemühl 4, Branerstrasse	Prowincja pruska Grenzmark-Posen-Westpreussen oraz pow. Arnswalde, Friedeberg N. M. Landsberg a W. i Soldin z prowincji pruskiej Brandenburg
Konsulat w Szczecinie	Stettin, Friedrich Karlstrasse 9	Prowincja pruska Pommern
Konsulat we Wrocławiu	Breslau Freiburgerstr. 29	Prowincja pruska Niederschlesien

N O R W E G J A

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
Poselstwo w Oslo .	Oslo (Norvège) Kristinekindvei 22	Norwegja
Konsulat Honorowy w Oslo . . .	Oslo Raadhusgt 4	Miasto Oslo oraz okręgi Akershus, Buskerud, Hedmark, Opland i Ostvold
Konsulat Honorowy w Bergen . .	Bergen, Nygoten 1	Miasto Bergen oraz okręgi: Hordaland, Finmark, Möre, Nordland, Nord-Tröndelag, Song og Fjordane, Sör-Tröndelag, Troms
Konsulat Honorowy w Stavanger .	Stavenger Knut Holmsvei 14	Okręgi: Aust-Agder, Rogaland i Vest Agder
Konsulat Honorowy w Tönsberg .	Tönsberg	Okręgi Telemark i Vestford

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	PORTUGALJA	
Poselstwo w Lizbonie	Lisbonne (Portugal) Alto de Santa Catarina N. 1	Portugalja i wszystkie posiadłości zamorskie
Konsulat Honorowy w Lizbonie	Lisbonne (Portugal) Rua dos Luziadas 15	Prowincje: Açores (wyspy Azorskie) Alemtejo, Algavre, Estremadura, Madeira (wyspy Madera i Porto Santo) i wszystkie zamorskie posiadłości portugalskie
Konsulat Honorowy w Porto	Porto, 10, Praga Guilherme G. Fernandes	Prowincje: Beira Alta, Beira Baixa, Douro Minho i Traz-os-Montez
Konsulat Honorowy w Funchal	Funchal	Prowincja portugalska Madeira
	RUMUNJA	
Poselstwo w Bukareszcie	Bucuresti (Roumanie) Alea Alexandru 23, parc Filipesco	Rumunja
Konsulat w Bukareszcie	Bucuresti (Roumanie) Strada Polona 27	Powiaty: Alba, Arad, Arges, Bacau, Bihor, Brasov, Buzeu, Caliacra, Caras, Ciuc, Cluj, Constanta, Covurlui, Dambovita, Dolj, Durostor, Fagaras, Falciu, Gorj. Huniedoara, Ialomita, Ilfov, Maramures, Mehedinti, Mures, Muscel, Nâsaud, Odorhei, Olt, Prahova, Putna, Râmnicu-Serat, Râmnicu-Vâlcea, Romanati, Salaj, Satu-Mare, Severin, Sibiu, Somes, Târnova-Mare, Târnova-Mica, Tecuci, Teleorman, Timis-Torontal, Trei Scaune, Tulcea, Turda, Tutova, Vlasca
Konsulat w Czerniowcach	Cernauti Str. Archimandrit Eusebie Popovici 18	Powiaty: Baia, Botosani, Câmpulung, Cernauti, Dorohoi, Jasi, Neamt, Radauti, Roman, Storojinet
Konsulat w Kiszyniowie	Chisinau, Str. Viitor 77	Powiaty: Balti, Cahul, Cetatea-Alba, Chisinau Hotin, Ismail, Orhei, Soroca, Tighina

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
Agent Konsularny w Galacu . . .	Galati, Str. Michai Bravul 21	Miasta i porty: Galac i Braila
	S A A R Y Z A G Ł Ę B I E	
		Uwagi: Wszystkie sprawy załatwia Konsulat R. P. w Strasburgu
	S A N M A R I N O	
		Uwagi: Wszystkie sprawy załatwia Konsulat R. P. w Trjeście
	S Z W A J C A R J A	
Poselstwo w Bernie	Bern (Suisse) Elfenstr. Nr. 20	Szwajcarja
Konsulat Honorowy w Zurychu .	Zurich (Suisse) Talacker 35	Kantony: Zurych, Schaffhausen, Turgau, St. Gallen, Zug, Glams i Graubünden
Delegacja R. P. przy Lidze Narodów	Delegation de Pologne auprès de la Société des Nations. Geneve (Suisse) 4, rue Munier Romilly	
	S Z W E C J A	
Poselstwo w Sztokholmie . . .	Stockholm (Suède) Floragatan 2	Szwecja
Konsulat Honorowy w Sztokholmie		Miasto Sztokholm oraz prowincje Gävleborg, Jämtland, Kopparberg, Norrbotten, Orebro, Södermanland, Stockholm, Upsala, Värmaland, Västerbotten, Västernorrland, Västmanland
Konsulat Honorowy w Göteborgu	Göteborg O. Hamngatan 19. IV	Prowincje: Aelvsborg, Göteborg, Skaraborg
Konsulat Honorowy w Malmö . .	Malmö Engelbrektsgatan 7	Prowincje: Blekinge, Halland Kristianstad, Kronoberg, Malmöhus

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
Konsulat Honorowy w Norrköping	Norrköping Sandgatan 12	Prowincja: Ostergö Land.
	W A T Y K A N	
Ambasada przy Stolicy Apostolskiej w Rzymie .	Roma (Italie) Piazza Pilota 3	Watykan
	W Ę G R Y	
Poselstwo w Budapeszcie	Budapest I (Hongrie) Országházutca 13	Węgry
Konsulat w Budapeszcie	Budapest VI Arena ut. 86/B	Węgry
	W I E L K A B R Y T A N J A	
Ambasada w Londynie	47, Portland Place, London W. 1	Wielka Brytanja
Konsulat Generalny w Londynie .	2, Upper Montaguestreet, Russel Square, London, W. C. 1	Anglja z dominjami (oprócz Kanady i New-Foundland), z terenami mandatowemi (oprócz Palestyny i Iraku) oraz z kolonjami (oprócz wyspy Cypr)
Wicekonsulat Honorowy w Cardiff	Lion Chamber, 77, Saint Mary Street Cardiff	Walja
Konsulat Honorowy w Glasgow .	Souths Wales 99, Glassford Street, Glasgow C. 1	Szkocja
Konsulat Honorowy w Southampton		Hrabstwa: Monmouth, Gloucester, Berks, Hants, Wilts, Somerset, Dorset, Devon, Cornwall
Konsulat w Manchester	35, Dale Street Manchester	Hrabstwa: Northumberland, Cumberland, Durham, Westmorland, York (z wyłączeniem East Riding), Lancester, Nottingham, Derby i Chester

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	W Ł O C H Y	
Ambasada w Rzymie (Kwirynał) .	Roma (Italia) 35, ia Cesare Beccaria	Włochy
Konsulat Generalny w Rzymie . .	Roma, via Gerolamo Fracastoro 2	Prowincje: Frosinoue, Rieti, Roma, Viterbo, Aquila degli Abruzzi, Campobasso, Chieti, Pescara, Teramo, Ancona, Piceno, Macerata, Pesaro-Urbino, Bari delle Puglie, Brindisi, Foggia, Lecce, Taranto, Matera, Potenza, Perugia, Terni, Cagliari, Nuoro, Cantazaro, Cosenza, Reggio Calabria, Sassari, Isole Italiane dell'Egeo, Kolonje
Konsulat Honorowy we Florencji .	Firenze, via Guervazzi 21	Prowincje: Arezzo, Firenze, Grosseto, Livorno, Lucca, Massae, Carrara, Pisa, Pistoia, Siena
Konsulat Honorowy w Katanji . .	Catana, Via Venerio 7	Prowincje; Agrigento, Caltanisseta, Catania, Enna, Messina, Palermo, Ragusa, Siracusa, Trapani
Konsulat Generalny w Medjolanie	Milano, Via San Paolo, Nr. 18	Prowincje: Alessandria, Aosta, Cuneo, Novara, Torino, Vercelli, Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Mantova, Milano, Pavia, Sondrio, Varese, Genova, Imperia, Savona, Spezia, Parma, Piacenza, Reggio Emilla
Konsulat Honorowy w Neapolu .	Napoli 130 Museo 90	Prowincje: Avellino, Benevento, Napoli, Salerno
Konsulat Honorowy w Bolonji .	Bologna, Via Castiglione 27.	Prowincje: Bologna, Ferrara, Forli i Ravenna
Konsulat w Trješcie	Trieste, Via Luigi Cadorna 3	Prowincje: Bolzano, Trento, Padova, Rovigo, Treviso, Udine, Venezia, Verona, Vicenza, Fiume, Gorizia, Pola, Trieste, Zara

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD	
Poselstwo w Moskwie	Moscou (Union des Républiques Soviétistes Socialistes). 30, Spirydorwnske (Wydz. Kons. Moscou, 3-me Miechtchanskaia 32/34)	Z. S. R. R. z wyjątkiem U. S. R. R., B. S. R. R. Zakaukaska S. F. R. R oraz obłasti leningradzkiej, prócz okręgu murmańskiego
Konsulat w Charkowie	Kharkof, rue Olmiński 15	Pr. Chark. i Dniepr.
Konsulat Gen. w Kijowie	Kiev, rue Liebknecht 1	Ukr. S. R. R. oraz terytorjum autonomicznej Mołdawskiej Republiki Rad.
Konsulat w Leningradzie	Leningrad, Naberejnaia Krasnowo-Flota 14	Z Ros. S.F.R.R., obłast leningradzka, z wyłączeniem okręgu murmańskiego
Konsulat Generalny w Mińsku . .	Mińsk, Sovietskaia 84	B. S. R. R.
Konsulat Generalny w Tyflisie . .	Tiflis, Korganovska 24	Zak. S. F. R. R.

URZĘDY R. P. W AZJI

CHINY

Poselstwo w Szanghaju	Shanghai (Chine) 1066, Avenue Joffre 21, Route Pottier	Chiny
Konsulat w Charbinie	Kharbine, Gloukhaïa 24	Mandżurja

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	JAPONJA	
Poselstwo w Tokio	Tokio (Japon) 3, Hiroocho, Azabuku.	Japonja
Konsulat Honorowy w Osace . .	Osaka 2-chome, Junkeimachi, Minamiku	Prefektury Osaka, Kioto i Hiogo
	PERSJA	
Poselstwo w Teheranie	Teheran (Perse Parc Amin ed Dowleh Darvaze Chimram	Persja, Irak (Afganistan)
	TURCJA	
Ambasada w Angorze	Ankara (Turquie) Kavakli Dere.	Turcja
Konsulat Generalny w Stambule .	Istanbul, place Taxim Ay Yildiz Palace	Turcja

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI W AZJI

a) Cypr

b) Irak

c) Palestyna

Konsulat Generalny w Jerozolimie	Jerusalem (Palestine) Musrara Quarter	Palestyna, Transjordanja, z wyłączeniem dystryktu Jaffy, i wyspa Cypr
Konsulat w Tel-Aviv	Tel-Aviv Montefiore str. 43	Dystrykt Jaffa

d) Inne Brytyjskie posiadłości w Azji

Konsulat w Bombaju	Whiteaway Bldg. Hornby Road, Fort Bombay I	Cesarstwo Indyj (Indian Empire i państwa indyjskie

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI W AZJI		
a) Syrja		
Agent Konsularny w Beyrucie . .		Wszystkie inne sprawy załatwia Kons. R. P. w Marsylji
b) Inne posiadłości Francuskie w Azji		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Paryżu
GRECKIE POSIADŁOŚCI W AZJI		
		Wszystkie sprawy załatwia Pos. R.P w Atenach
HOLENDERSKIE POSIADŁOŚCI W AZJI		
Konsulat Honorowy w Batawji .	Batavia, Java (Indes Néerlandaises) Welwreden Molenvliet Oost. 36	Okręg: Archipelag Malajski oraz holend. Nowa Gwinea
PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI W AZJI		
		Wszystkie sprawy załatwia Poselst. R. P. w Madrycie
STANÓW ZJEDN. AMERYKI PÓŁNOCNEJ POSIADŁOŚCI W AZJI		
FILIPINY		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Chicago
WŁOSKIE POSIADŁOŚCI W AZJI		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Rzymie

URZĘDY R. P. W AFRYCE

EGIPT

Poselstwo w Kairze	Le Caire (Egypte) 3, rue Amir Toussoun (Zamalek)	Egipt
Konsulat Honorowy w Aleksandrji	Alexandrie B. P. 390, 14, rue Nabi Daniel	Gubernator Aleksandrji i Rosetty oraz prowincje Behara i Gharbich

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
UNJA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA		
Konsulat Honorowy w Capetown .	Jackson's Buildings, Hount Street Capetown. Adres pocztowy: Consulate for Poland (P. O. Box 723) Capetown, South Africa	Sprawy polit. załatwia Amb. R. P. w Londynie Związek Południowo - Afrykański wraz z Obszarami Wysokiej Komisji Południowo - Afrykańskiej: Basutoland, Bechuanaland, Swaziland
BELGIJSKIE POSIADŁOŚCI W AFRYCE		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. R. P. w Antwerpji
BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI W AFRYCE		
a) Południowa i Północna Rodezja		
		Sprawy handl. wiz. paszp. i praw. załatwia Kons. Honorowy R.P. w Capetown, wszystkie inne Kons. Gen. R. P. w Londynie
b) Inne Brytyjskie posiadłości w Afryce		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Londynie
FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI W AFRYCE		
a) Algierja		
Konsulat Honorowy w Algierze .	Algier (Algérie) 24, boulevard Carnot	Departamenty: Alger, Constantine i Territoire du Sud.
b) Madagaskar		
Konsulat Honorowy w Tananarive	Tananarive (Madagascar) rue de Liège	Madagaskar
c) Marokko		
Konsulat Honorowy w Casablanca		Marokko francuskie

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	d) Oranja	
Konsulat Honorowy w Oranie . .	Oran, 22, Av. Loubet	Departament franc. Oran
	e) Tunizja	
Konsulat Honorowy w Tunisie . .		Regencja Tunisu
	f) Inne francuskie posiadłości w Afryce	
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. R. P. w Marsylji
	HISZPAŃSKIE POSIADŁOŚCI W AFRYCE	
Konsulat Honorowy w Tangierze.		Marokko hiszpańskie
	PORTUGALSKIE POSIADŁOŚCI W AFRYCE	
Konsulat Honorowy w Bengueli .	Belguela, rua Silva Porto, Caixe Postal 6. Angola	Kolonja portugalska: Africa Occidental Portoguesa
	WŁOSKIE POSIADŁOŚCI W AFRYCE	
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Rzymie

URZĘDY R. P. W AMERYCE PÓŁNOCNEJ

	KANADA	
Konsulat Generalny w Ottawie .	Ontario Canada, Ottava, 232 Metcalf street	Prowincje: New-Brunswick, Nowa Scotia, Prince Edward Island, Quebec i Ontario (Oprócz okręgów Kenora, Rainy River i Thunder Bay) oraz dominium New Foundland
Konsulat w Winnipegu	Winnipeg Man. 139 Rostyn Road	Prowincje: Alberta, British Columbia, Manitoba, Saskatchewan, okręgi Kenora, Rainy River i Thunder Bay z prowincji Ontario oraz North-West Territories i Yukon Territory

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
Konsulat Honorowy w Montrealu	Montreal (Canada) 8, Edgehill Avenue, off 1930, W. Dorchester Street W.	Miasto Montreal
	MEKSYK	
Poselstwo w Meksyku	Mexico D. F., Calle de Londres N. 213	Meksyk
Konsulat Honorowy w Meksyku .		Dystrykt federalny Meksyk
Konsulat Honorowy w Vera Cruz		Stan. Vera Cruz, Oaxaca, Chiapas i Tabasco
	NEWFOUNDLAND	
		Sprawy polit. załatwia Amb. R. P. w Londynie; wszystkie inne sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Ottawie
	STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI PÓŁNOCNEJ	
Ambasada w Waszyngtonie . . .	Washington D. C. (Etats Unis d'Amérique) 2640, 16-th Street N. W.	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej
Konsulat Generalny w Chicago .	Chicago Illinois, 1500 N. Dearborn Parkway	Stany: Arizona, Arkansas, California, Colorado, Idaho, Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Louisiana, Minnesota, Missouri, Montana, Nebraska, New-Mexico, Nevada, North, Dakota, Oklahoma, Oregon, South Dakota, Texas, Utah, Washington, Wisconsin i Wyoming oraz Alaska, wyspy Hawajskie i wyspy Filipińskie
Konsulat Generalny w New-Yorku	New-York N. Y. 149 — 151 East. 67-th street.	Stany: Alabama, Connectitut, Delaware, Florida, Georgia, Maine, Maryland, Massachusetts, Missisipi, New-Hampshire, New-Jersey, New-York, North Carolina, Pennsylvania (wschod. część), Rhode-Island, South Carolina, Vermont, Virginia i okręg Columbia

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
Konsulat w Pittsburgu	Pittsburgh. Pa. 249, N. Crafg street	Stany: Kentucky, Michigan, Ohio, Pennsylvania (zachodnia część), West Virginia, Tennessee

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI W AMERYCE PÓŁNOCNEJ

		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Londynie

DUŃSKIE POSIADŁOŚCI W AMERYCE PÓŁNOCNEJ

		Wszystkie sprawy załatwia Pos. R.P. w Kopenhadze

URZĘDY R. P. W AMERYCE CENTRALNEJ I POŁUDNIOWEJ

A R G E N T Y N A

Poselstwo w Buenos Aires . . .	Buenos - Aires (Argentine) Calle Rodriguez Pena 2012	Argentyna
Agent Konsularny w Posadas . . .		Wszystkie sprawy załatwia Pos. R.P w Buenos Aires

B R A Z Y L J A

Poselstwo w Rio de Janeiro . . .	Rio de Janeiro (Brésil), Praira de Botafogo 246	Stany: Aere, Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceara, Espirito-Santo, Goyaz, Maranhao, Minas-Geraes, Para, Parahyba, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grandedo-Norte, Sao Paulo, Sergipe
Konsulat Generalny w Kurytybie .	Curitiba (Parana-Brésil) Rua Andre de Barros Nr. 528	Stany: Matto, Grosso, Parana, Rio-Grande-do-Sul, Santa Catharina

C H I L I

		Sprawy polit. załatwia Pos. R. P. w Buenos-Aires
Konsulat Honorowy w Santiago de Chile. . . .	Santiago de Chile, Calle Nueva York 54, Bajos oficina 2	Chili. Wszystkie sprawy załatwia Pos. R. P. w Buenos Aires

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
	COSTA-RICA	
Konsulat Honorowy w San José .		Republica Costa-Rica
	DOMINIKA	
Konsulat Honorowy w San Domingo	San Domingo	Dominika. Wszystkie inne sprawy załatwia Pos. R. P. w Meksyku
	KOLUMBJA	
Konsulat Honorowy w Bogocie .	Bogota	Republika Kolumbja. Wszystkie inne sprawy załatwia Pos. R. P. w Meksyku
	PARAGWAJ	
Konsulat Honorowy w Asuncion .	Asuncion (Paraguay) calle Ipane 471 (dla koresp. Casilla Correo 591)	Paragwaj. Wszystkie inne sprawy załatwia Pos. R. P. w Buenos-Aires
	PERU	
Konsulat Honorowy w Limie . .	Lima (Pérou) 128, rue Jesus Marie	Sprawy polit. załatwia Pos. R. P. w Buenos Aires Peru. Wszystkie inne sprawy załatwia Pos. R. P. w Buenos Aires
	SAN SALVADOR	
Konsulat Honorowy w San Salvador.		San Salvador. Wszystkie inne sprawy załatwia Pos. R. P. w Meksyku
	URUGWAJ	
Konsulat Honorowy w Montewideo.	Montevideo (Uruguay) Calle 25 de Mayo. 244	Sprawy polit. załatwia Pos. R. P. w Buenos Aires Urugwaj

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI W AMERYCE CENTRALNEJ I POŁUDNIOWEJ		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. R. P. w Marsylji
HOLENDERSKIE POSIADŁOŚCI W AMERYCE POŁUDNIOWEJ		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. R. P. w Amsterdamie
ST. ZJEDN. AMERYKI PÓŁN. POSIADŁOŚCI W AMERYCE CENTRALNEJ		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Chicago
FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI W AMERYCE CENTRALNEJ I POŁUDNIOWEJ		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. R. P. w Marsylji

URZĘDY R. P. W AUSTRALJI

AUSTRALJA		
Konsulat Generalny Honorowy w Sydney . . .	Beresford Chambers 76.78 Pitt Street dla koresp. Box 2911 N. N.	Australja oprócz stanu Victoria. Wszystkie inne sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Londynie
Konsulat Honorowy w Melbourne	Melbourne (Australie) State of Victoria; Burke House 340, Collins Street	Stan Victoria
NOWA ZELANDJA		
		Sprawy polit. załatwia Amb. R. P. w Londynie
		Sprawy handl. załatwia Kons. Gen. Hon. R.P. w Sydney; wszystkie inne sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Londynie
BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI W AUSTRALJI		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Londynie

Siedziba i urząd	Adres	Kompetencja terytorjalna
FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI W AUSTRALJI		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. R. P. w Marsylji
HOLENDERSKIE POSIADŁOŚCI W AUSTRALJI		
NOWA GWINEA		
		Sprawy handl. mor. załatwia Kons. Hon. R. P. w Batawji; wszystkie inne Kons. R. P. w Amsterdamie
JAPOŃSKIE POSIADŁOŚCI W AUSTRALJI		
		Wszystkie sprawy załatwia Poselstwo R. P. w Tokjo
POSIADŁOŚCI STANÓW ZJEDN. AMERYKI PÓŁN. W AUSTRALJI		
		Wszystkie sprawy załatwia Kons. Gen. R. P. w Chicago

POLSKA KOMUNIKACJA LOTNICZA

Polska posiada doskonale zorganizowaną komunikację lotniczą, która istnieje od r. 1922, a od r. 1929 utrzymywana jest stale przez przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe Polskie Linje Lotnicze „LOT“. Wygodne samoloty, mieszczące do 10-u osób, przewożą pasażerów, pocztę i towary z pełnem bezpieczeństwem i wysoką regularnością. W chłodnej porze roku samoloty są ogrzewane.

Polskie Linje Lotnicze „LOT“ utrzymują komunikację między większemi miastami w Polsce i pomiędzy Polską a Austrją, Bułgarją, Czechosłowacją, Estonją, Grecją, Łotwą, Niemcami i Rumunją na następujących szlakach:

Warszawa — Gdańsk (Danzig), Gdynia,
czas przelotu — 2 godz. 5 min.

Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin,

czas przelotu do	Wilna	2 g.	40 min.
„	Rygi	5 „	35 „
„	Tallina	7 „	55 „

(łącznie z postojami na lotniskach).

Warszawa — Kraków — Brno — Wiedeń,

czas przelotu do	Krakowa	1 g.	50 min.
„	Brna	4 „	10 „
„	Wiednia	5 „	20 „

(łącznie z postojami na lotniskach).

Warszawa — Lwów — Czerniowce — Bukareszt,

czas przelotu do	Lwowa	2 g.	15 min.
„	Czerniowce	4 „	20 „
„	Bukaresztu	7 „	35 „

(łącznie z postojami na lotniskach).

Bukareszt — Sofja — Saloniki.

czas przelotu do Salonik z Sofji 1 g. 45 min.
z Bukaresztu 4 g. 10 min.

Warszawa — Katowice,

czas przelotu — 1 godz. 50 min.

Warszawa — Poznań — Berlin,

czas przelotu do Poznania 1 g. 35 min.
„ Berlina 3 „ 5 „
(łącznie z postojami na lotniskach).

Poza tem istnieje komunikacja lotnicza na szlaku Warszawa — Praha — Nürnberg — Strasbourg — Paris, utrzymywana przez francuskie Tow. „Air France“.

Ceny biletów samolotowych są stosunkowo niskie (równają się mniej więcej cenom biletów kolejowych II kl.). Przy jednoczesnem wykupywaniu biletów na przelot tam i spowrotem od ceny biletu powrotnego udziela się 30% zniżki.

Informacje, co do rozkładu podróży lotniczej, sprzedaż biletów i rezerwowanie miejsc załatwiają wszystkie większe biura podróży i portjerzy większych hoteli.

Biura Dyrekcji P. L. L. „LOT“ mieszczą się w Warszawie, przy Pl. Napoleona Nr. 9. Tel. 563-60.

Adresy Oddziałów P. L. L. „LOT“ są następujące:
w kraju:

GDAŃSK (Danzig)	Lotnisko Wrzeszcz, tel. 415-31.
GDYNIA	
KATOWICE	Lotnisko Muchawiec, tel. 33717, 33718
KRAKÓW	Biuro miejskie: Szpitalna 32, tel. 132-22, Lotnisko Czyżyny, tel. 125-45.
LWÓW	Biuro miejskie: Pl. Marjacki 5, tel. 45-71. Lotnisko Skniłów, tel. 29-36.
POZNAŃ	Lotnisko Ławica, tel. 78-45.
WARSZAWA	Biuro miejskie: al. Jerozolimskie 35, tel. 8-08-50, 8-08-60.
WILNO	Lotnisko Porubanek, tel. 80.

zagranicą:

BERLIN	Luftreisebüro Lindenstr. 35, tel. Dönhoff 86-30.
BRNO	Cernovice, tel. 18266.
BUCURESTI	Biuro miejskie: str. Clémenceau 2, tel. 369-63. Lotnisko Baneasa, tel. 4-11-47.
CERNAUTI	Lotnisko Czachor., tel. 537.
RIGA	Lotnisko Spilve, tel. 274-57.
SOFIJA	Izba Handlowa Polsko-Bułgarska, Benkovski 8, tel. 443.
TALLIN	Biuro miejskie: Hotel Kuld Lövi, tel. 426-27. Lotnisko, tel. 313-30.
THESSALONIKI	Firma Allalouf & Cie, rue Metropole 10, tel. 22-22.
WIEN	Luftreisebüro der Oesterreichischen Luftverkehrs A. G., I, Kärntnerring, 5. tel. R. 28-1-21. Lotnisko Aspern, tel. R. 48-5-62.

Port lotniczy dla komunikacji samolotowej w Warszawie znajduje się na Okęciu (tel. 563-00).

Pasażerowie samolotowi odwożeni są do lotnisk i z lotnisk samochodami P. L. L. „LOT" bezpłatnie. O miejscach i godzinach odjazdu autobusów P. L. L. „LOT" informują biura przy sprzedaży biletów samolotowych.

POCZTA LOTNICZA

Pocztę lotniczą przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe. W miastach, które posiadają komunikację powietrzną, rozmieszczone są specjalne skrzynki do poczty lotniczej.

Pocztę lotniczą nadawać można nawet w miejscowościach i do miejscowości, które nie posiadają komunikacji lotniczej. W tych wypadkach poczta lotnicza przewożona jest częściowo samolotem, a częściowo koleją.

Informacyj o opłatach za pocztowe przesyłki lotnicze udzielają wszystkie Urzędy Pocztowe.

Statystyka polskiej komunikacji powietrznej za lata 1929 — 1933.

Wyniki eksploatacji P. L. L. „Lot"		Rok 1929	1930	1931	1932	1933
Ilość przebyt. klm		1.421.831	1.418.880	1.492.383	1.315.943	1.572.158
przewieziono	Pasażerów	16.428	13.682	14.687	11.187	15.912
	Bagażu (w kilogramach)	119.053	105.921	140.137	114.769	147.826
	Towarów (w kilogramach)	198.648	286.773	214.179	210.814	185.217
	Poczty (w kilogramach)	35.977	38.726	36.343	25.493	22.255
	Gazet (w kilogramach)	17.102	36.659	15.691	13.691	15.755
% regularności		95,5	94,9	94,0	95,0	97,2
% bezpieczeństwa		100	100	100	100	100

POCZTA ZAMORSKA

Przesyłki pocztowe do krajów zamorskich przesyłane są najdogodniejszemi połączeniami, analogicznie do przesyłek wysyłanych przez kraje Europy Zachodniej.

Należy wszakże rozróżnić dwie kategorje przesyłek: 1) przesyłki listowe i 2) paczki pocztowe.

Przesyłki listowe (listy, kartki pocztowe, druki, papiery handlowe, próbki towarowe, przesyłki mieszane, czasopisma) kierowane są ustalonemi połączeniami, niezależnie od woli nadawcy, przyczem opłata za te przesyłki jest stała bez względu na drogę przewozu.

Paczki pocztowe przesyłane są naogół różnemi drogami, przyczem nadawcy przysługuje prawo wyboru drogi przewozu, również opłaty za paczki są ściśle związane z daną drogą przewozową. Wszelkie co do tego dane szczegółowe, podane są w osobnem wydawnictwie M. P. i T. — Zagraniczna taryfa paczkowa (ost. wydanie z r. 1934 uzupełnienia ogłaszane są perjodycznie w Dz. Urzęd. M. P. i T.).

Od r. 1922 zaprowadzono stopniowo przewóz poczty okrętami, kursującemi bezpośrednio między portem w Gdańsku (od r. 1930 także portem w Gdyni, a portami państw obcych.

Wszakże przesyłki listowe, wysyłane są tą drogą w bardzo ograniczonym zakresie, a mianowicie z Gdańska do Kanady i Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz z Gdyni do Brazylji i Argentyny, w obu wypadkach z dni bezpośrednio poprzedzających odjazd okrętu.

Co się tyczy paczek pocztowych, to wyłącznie drogą przez Gdańsk lub Gdynię odbywa się przewóz paczek do Anglji i Stanów Zjednoczonych Ameryki (stosownie do obowiązującej umowy), zaś zależnie od życzenia nadawcy bezpośrednią drogą przez Gdańsk (lub Gdynię) kierowane są paczki do Danji, Finlandji, Kanady, Norwegji, Szwecji, a także do Brazylji i Argentyny, jednakże ta droga przewozu do Brazylji i Argentyny uległa obecnie zawieszeniu.

Pocztę do Stanów Zjednoczonych Ameryki, Kanady i Danji przewożą: Polskie Towarzystwa Transatlantyckie, Towarzystwo Okrętowe — Linja Gdynia — Ameryka (okręty: „Pułaski", „Kościuszko") i Zjednoczone Towarzystwo Okrętowe, Sp. Akc. w Kopenhadze (okręty: „United States", „Hellig Olav Frederik VIII", „Oscar II"), przyczem w Kopenhadze ma miejsce przeładowanie na te okręty, zaś do Kopenhagi ładunek pocztowy przewozi się na okrętach „Vistula", „Niels Ebbesen", „Jacobsen". Okręty do Ameryki odchodzą 3—5 razy w miesiącu, czas przewozu do Nowego Jorku wynosi 12 — 14 dni.

Pocztę do Brazylji i Argentyny przewoziło dotąd T-wo Chargeurs Reunis (okręty „Krakus" i „Światowid").

Paczki do Finlandji przewozi się raz w tygodniu (okrętami „Chorzów" i „Poseidon") czas przewozu — 4 dni, do Norwegji — okrętem „Ackerhus", odchodzącym co 2 tyg. (czas przewozu trzy dni), do Szwecji — okrętem „Rurik", odchodzącym co dwa tyg. (czas przewozu 3 dni), do Wielkiej Brytanji — okrętami „Premjer", „Łódź", „Rewa", „Baltavia', odchodzącemi jeden lub dwa razy w tyg. bądź do portu Londyn, bądź do portu Hull (czas przewozu 4 dni).

Ponadto drogą przez Gdańsk kierowane są paczki do tych krajów, do których dalszy przewóz uskuteczniany jest okrętami, odchodzącemi z portów angielskich, a mianowicie do krajów: Aden, Afganistan, Afryka — Unja Połudn., Australja Bermudy, Borneo bryt., Ceylon, Cypr, Falkland i Georgja Płd., Gambja, Gi-

braltar, Gujana bryt., Hongkong — kol. bryt., Indje bryt., Irak, Irlandja, Jamajka, Japonja, Kamerun, Kenya i Uganda — kol. bryt., Malajskie państwa, Maroko, Mauretanja, Nowa Funlandja, Nowa Kaledonja, Nowa Zelandja, Nyasaland, Palestyna, Panama, Papua, Persja, Rodezja, Sjam, Sierra Leone, Somali bryt., Straits Settlements, Św. Piotr i Miquelon, Tanganaika, Togo, Wybrzeże Złote, Zanzibar.

Do większości z tych krajów droga przewozu Gdańsk — Angja jest drogą wyłączną, do krajów: Aden, Afganistan, Afryka—Unja płd., Borneo, Ceylon, Cypr, Hongkong, Indje bryt., Irak, Irlandja, Jamajka, Japonja, Kamerun, Palestyna, Panama, Persja, Sjam, Togo — istnieją także inne drogi przewozowe, wszakże droga przez Gdańsk jest tańsza.

LOTNICTWO NA LINJACH PASAŻERSKICH W NIEKTÓRYCH PAŃSTWACH W LATACH 1929, 1932 i 1933

Państwa	Przebyta droga w tys. km			Liczba pasażero-km w tys.		
	1929	1932	1932	1929	1932	1933
Polska	1.422	1.316	1.572	3.841	3.013	4.301
Anglja	1.876	3.158	3.497	11.499	25.700	—
Austrja.	678	522	494	1.845	1.742	1.593
Belgja	570	1.140	1.049	778	2.616	3.487
Francja	9.364	9.407	9.969	—	22.292	29.832
Niemcy	9.762	8.803	10.141	22.946	27.178	37.594
Stany Zjedn. Amer.	36.017	73.396	—	—	204.450	—
Włochy	3.009	4.652	4.705	8.506	16.820	17.590

4

DANE STATYSTYCZNE

KRÓLOWIE POLSCY

962 — 992 Mieczysław I.
992 — 1025 Bolesław Chrobry.
1025 — 1034 Mieczysław II Gnuśny.
1040 — 1058 Kazimierz Odnowiciel.
1058 — 1080 Bolesław II Śmiały.
1080 — 1102 Władysław Herman.
1102 — 1138 Bolesław III Krzywousty.
1138 — 1296 Bezkrólewie.
1296 — 1333 Władysław Łokietek.
1333 — 1370 Kazimierz Wielki.
1370 — 1382 Ludwik Węgierski.
1384 — 1386 Jadwiga.
1386 — 1434 Władysław Jagiełło.
1434 — 1444 Władysław Warneńczyk.
1447 — 1492 Kazimierz Jagiellończyk.
1492 — 1501 Jan I Olbracht.
1501 — 1506 Aleksander.
1506 — 1548 Zygmunt I Stary.
1548 — 1572 Zygmunt II August.
1573 — 1574 Henryk Walezy.
1576 — 1586 Stefan Batory.
1587 — 1632 Zygmunt III Waza.
1632 — 1648 Władysław IV.
1648 — 1668 Jan II Kazimierz.
1669 — 1673 Michał Korybut Wiśniowiecki.
1674 — 1696 Jan III Sobieski.
1697 — 1704 August II.
1704 — 1709 Stanisław Leszczyński.
1709 — 1733 August II.
1733 — 1763 August III.
1764 — 1795 Stanisław Poniatowski.

NACZELNICY PAŃSTWA I PREZYDENCI ODRODZONEJ RZECZYPOSPOLITEJ

1. Józef Piłsudski — 11.XI.1918 — 9.XII.1922 r.
2. Gabrjel Narutowicz — 9.XII.1922 — 16.XII.1922 r.
3. Stanisław Wojciechowski — 20.XII.1922 — 15.V.1926 r.
4. Ignacy Mościcki — 1.VI.1926 — 4.VI.1933 r.
5. Ignacy Mościcki — 4.VI.1933 r.

LUDNOŚĆ POLSKI WEDŁUG NARODOWOŚCI

Narodowość	W liczbach bezwzględnych	W stosunku procentowym
Polska	18.814.239	69,2
Ruska	3.898.431	14,3
Żydowska	2.110.448	7,8
Białoruska	1.060.237	3,9
Niemiecka	1.059.194	3,9
Litewska	68.667	0,3
Rosyjska	56.239	0,2
Tutejsza	49.441	0,2
Czeska	30.628	0,1
Inna	15.780	0,05
Niewiadoma	15.413	0,05

POWIERZCHNIA I LUDNOŚĆ WOJEWÓDZTW (1932)

Województwo	Powierzchnia w km.²	Ludność
Ogółem	388.635,28	32.132.936
M. st. Warszawa	122,90	1.178.914
Białostockie	32.440,60	1.643.485
Kieleckie	25.589,40	2.936.976
Krakowskie	17.384,83	2.296.842
Lubelskie	31.177,80	2.467.266
Lwowskie	28.414,27	3.127.811
Łódzkie	19.033,90	2.633.050
Nowogródzkie	22.966,20	1.056.780
Poleskie	36.665,40	1.131.359

Województwo	Powierzchnia w km²	Ludność
Pomorskie	16.405,51	1.086.259
Poznańskie	26.567,14	2.113.783
Śląskie	4.216,15	1.298.352
Stanisławowskie	16.896,28	1.476.538
Tarnopolskie	16.511,60	1.603.313
Warszawskie	29.470,50	2.530.675
Wileńskie	29.010,70	1.275.269
Wołyńskie	35.754,10	2.084.791

MIASTA Z LUDNOŚCIĄ PONAD 25.000 MIESZKAŃCÓW

Warszawa	1,178.914	Tarnów	45.235
Łódź	605.467	Borysław	41.683
Lwów	316.177	Równe	40.788
Poznań	248.608	Tomaszów Mazowiecki	38.088
Gdańsk (1918)	231.000	Siemianowice	37.888
Kraków	221.260	Dąbrowa Górnicza	36.987
Wilno	196.383	Siedlce	36.927
Katowice	127.044	Tarnopol	35.831
Częstochowa	177.588	Łuck	35.737
Bydgoszcz	177.528	Gdynia	33.498
Lublin	112.539	Kołomyja	33.391
Sosnowiec	109.454	Płock	32.777
Białystok	91.335	Zawiercie	32.713
Królewska Huta	80,734	Drohobycz	32.622
Radom	78,073	Pińsk	31.913
Stanisławów	60.256	Inowrocław	30.862
Kielce	58.277	Stryj	30.682
Włocławek	55.125	Nowy Sącz	30.278
Toruń	54.280	Gniezno	29.924
Przemyśl	51.379	Chełm	29.222
Piotrków	51.294	Kowel	27.655
Grudziądz	51.004	Rzeszów	27.499
Grodno	49.932	Zgierz	26.646
Brześć n/B.	48.431	Ostrowiec	25.983
Będzin	47.835	Żyrardów	25.081
Pabjanice	45.614	Łomża	25.065

ARMJA

Liczebny stan budżetowy sił zbrojnych Polski w latach 1933/34 i 1934/35

	1933/34	1934/35
Ogółem oficerowie i szeregowi	270.259	271.636
Oficerowie	18.281	18.326
Wojsko	17.905	17.905
Marynarka	376	421
Szeregowi zawodowi	38.851	38.843
Wojsko	37.000	37.000
Marynarka	1.851	1.843
Szeregowi niezawodowi . . .	213.137	214.467
Wojsko	211.110	211.110
Marynarka	2.017	3.357

SIŁY ZBROJNE [1]) NIEKTÓRYCH PAŃSTW W 1930/31 r.

Państwa	Ogółem		Wojsko		Marynarka	
	oficerowie	szeregowi	oficerowie	szeregowi	oficerowie	szeregowi
Polska	18.877	258.130	18.602	255.297	274	2.833
Anglja	266.169		130.126		8.391	87.652
Belgja	4.820	66.940	4.820	66.940	—	—
Czechosłowacja .	10.619	134.651	10.619	134.651	—	—
Francja . . .	25.248	426.066	21.530	372.757	4.314	53.309
Hiszpanja . . .	24.248	139.599	21.893	122.778	2.355	16.821
Litwa	1.351	16.488	1.351	16.488	—	—
Niemcy . . .	6.000	109.500	4.500	96.000	1.500	13.500
Rumunja . . .	14.511	243.339	14.185	238.152	326	5.187
Włochy . . .	24.470	510.555	21.174	462.525	3.296	48.030
Z.S.R.R. . . .	562.000		532.961		29.039	

[1]) Średni stan faktyczny. Uwzględniono wojska stałe i marynarkę metropolij bez wojsk kolonjalnych, formacyj policyjnych i ochrony granic. Liczby obejmują również rezerwistów powoływanych na ćwiczenia okresowe.

Źródło: Annuaire Militaire 1932 (Societé des Nations).

ŚWIATOWE ZAPASY ZŁOTA MONETARNEGO W LATACH 1928–1933. STAN W DN. 31.XII.

Państwa	W miljonach złotych						W odsetkach	
	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1928	1933
Zapasy światowe	89.301	92.795	98.544	101.477	106.808	107.565	100,0	100,0
Polska. .	621	701	562	600	502	476	0,7	0,4
Anglja [1] .	6.650	6.338	6.436	5.259	5.233	8.317	7,5	7,7
Argentyna	4.216	3.610	3.664	2.246	2.211	2.068	4,7	1,9
Austrja .	214	214	267	241	187	241	0,2	0,2
Belgja . .	1.123	1.453	1.703	3.156	3.218	3.387	1,3	3,2
Czechosł. .	303	330	410	435	455	445	0,3	0,4
Francja .	11.116	14.539	18.711	23.916	29.033	26.929	12,5	25,0
Hiszpanja.	4.404	4.412	4.199	3.887	3.887	3.887	4,9	3,6
Holandja .	1.560	1.605	1.524	3.699	3.699	3.307	1,8	3,1
Japonja .	4.823	4.831	3.673	2.086	1.890	1.890	4,5	1,8
Niemcy .	5.937	4.992	4.849	2.237	1.863	972	6,6	0,9
Rumunja .	437	490	490	517	508	526	0,5	0,5
St. Zj. Am.	33.392	34.765	37.662	36.111	36.057	35.763	37,4	33,3
Szwajcar. .	918	1.025	1.230	4.038	4.252	3.441	1,0	3,2
Szwecja .	562	588	579	490	490	883	0,6	0,8
Włochy .	2.371	2.434	2.487	2.639	2.737	3.325	2,7	3,1
Z. S. R. R.	820	1.310	2.220	2.924	3.111 [2]	3.708 [3]	0,9	3,5
Inne . .	9.834	9.122	7.878	7.529	7.475	7.990	11,0	7,4

ODLEGŁOŚĆ STOLIC PAŃSTW OD WARSZAWY

Państwo	Stolica	Odległość w km
Austrja	Wiedeń	698
Belgja	Bruksela	1370
W. Brytanja	Londyn	1736
Irlandja	Dublin	2274

[1]) Z Wolnem Państwem Irlandzkiem.
[2]) Stan w dniu 30.VI.
[3]) Stan w dniu 30.IX.

Państwo	Stolica	Odległość w km
Bułgarja	Sofja	1837
Czechosłowacja	Praga	778
Danja	Kopenhaga	1016
Estonja	Tallin	1289
Francja	Paryż	1638
Grecja	Ateny	2428
Hiszpanja	Madryt	3093
Holandja	Haga	1247
Włochy	Rzym	1977
Jugosławja	Belgrad	1218
Litwa	Kowno	495
Luxemburg	Luxemburg	1401
Łotwa	Ryga	821
Monaco	Monaco	2139
Niemcy	Berlin	569
Norwegja	Oslo	1669
Portugalja	Lisbona	3518
Rumunja	Bukareszt	1318
Szwajcarja	Berno	1567
Szwecja	Sztockholm	1575
Turcja	Angora	2896
Węgry	Budapeszt	850
Z. S. R.	Moskwa	1300
	W. M. Gdańsk	400

GRANICE NIEKTÓRYCH PAŃSTW EUROPEJSKICH

Państwa	Długość granic		
	ogółem	w tem morskich	
	km	km	%
Włochy	9.960	7.989	80,2
Szwecja	9.816	7.624	77,7
Niemcy	7.677	1.733	22,6
Francja	5.624	2.850	50,7
Polska	5.534	140	2,5
Hiszpanja	4.808	3.144	65,4
Finlandja	4.685	1.646	35,1
Czechosłowacja	4.013	—	—
Rumunja	2.870	450	15,7
Bułgarja	2.158	311	14,4
Szwajcarja	1.886	—	—
Belgja	1.445	66	4,6
Litwa	1.258	91	7,2

MIASTA LICZĄCE POWYŻEJ MILJONA MIESZKAŃCÓW

Miasto	Rok	Ludność w tys.
Europa.		
Londyn	1931	8.303
Berlin	1933	4.202
Paryż	1931	2.891
Moskwa	1931	2.781
Leningrad	1931	2.228
Wiedeń	1931	1.825
Warszawa	1934	1.200
Rzym	1934	1.093
Hamburg	1933	1.092
Glasgow	1931	1.088
Medjolan	1934	1.040
Budapeszt	1933	1.030
Barcelona	1930	1.006
Birmingham	1931	1.002
Azja.		
Tokjo	1930	4.971
Szanghaj	1930	2.674
Osaka	1930	2.454
Tientsin	1931	1.387
Bombaj	1931	1.161
Kalkuta	1931	1.161
Afryka.		
Kair	1930	1.103
Ameryka.		
Nowy York	1930	6.930
Chicago	1930	3.376
Buenos Aires	1930	2.149
Filadelfja	1930	1.951
Rio de Janeiro	1933	1.736
Detroit	1930	1.569
Los Angeles	1930	1.238
Sao Paulo	1932	1.000
Australja.		
Sidney	1932	1.256
Melbourne	1932	1.031

WAŻNIEJSZE STACJE RADJOFONICZNE

Państwo	Stacja	Fala m	Częstotliwość kc	Moc kw
Anglja	Londyn (National) .	261,1	1149,0	50,0
	Londyn (Regional) .	342,1	877,0	50,0
	Midland (National) .	1500,0	200,0	35,0
	Midland (Regional) .	391,1	767,0	25,0
Austrja	Wiedeń	506,8	592,0	120,0
Belgja	Bruksela (franc.) .	483,9	620,0	15,0
	Bruksela (flam.) . .	321,9	932,0	15,0
Czechosłowacja	Berno	325,4	922,0	36,0
	Bratysława . . .	298,8	1004,0	13,5
	Morawska Ostrawa	259,1	1158,0	11,2
	Praga	470,2	638,0	120,0
Danja	Kopenhaga . . .	255,1	1167,0	10,0
Estonja	Tallin	410,4	731,0	20,0
Finlandja	Lahti	1145,0	262,0	54,0
Francja	Paryż (P. T. T.) . .	431,7	695,0	8,0
	Paryż (Radio Paris)	1756,0	171,0	75,0
	Paryż (Poste Parisien)	312,8	959,0	60,0
	Strasburg	349,2	859,0	60,0
	Tuluzu	335,2	895,0	60,0
Hiszpanja	Barcelona	274,0	1095,0	7,0
Holandja	Hilversum	1875,0	160,0	60,0
	Huizen	301,5	995,0	20,0
Jugosławja	Belgrad	437,3	686,0	2,8
	Lublana	569,3	527,0	5,0
Litwa	Kowno	1935,0	155,0	7,0
Łotwa	Ryga	514,6	583,0	20,0

Państwo	Stacja	Fala m	Częstotliwość kc	Moc kw
Niemcy	Berlin	356,7	841,0	100,0
	Frankfurt	251,0	1195,0	17,0
	Hamburg	331,9	904,0	100,0
	Heilsberg	291,0	1031,0	75,0
	Königswusterhausen	1571,0	191,0	60,0
	Langenberg . . .	455,9	658,0	60,0
	Lipsk	382,2	785,0	150,0
	Monachjum . . .	405,4	740,0	100,0
	Stuttgart	522,9	574,0	100,0
	Wrocław	315,8	950,0	60,0
Norwegja	Oslo	1186,0	253,0	60,0
Polska	Katowice	395,8	758,0	12,0
	Kraków	304,3	986,0	1,7
	Lwów	377,4	795,0	21,5
	Łódź	222,6	1348,0	1,7
	Poznań	345,6	868,0	20,0
	Warszawa	1415,0	212,0	120,0
	Wilno	559,7	536,0	16,0
Rumunja	Bukareszt	364,5	823,0	12,0
Szwajcarja	Boremünster (niem.)	539,6	556,0	60,0
	Sottens (franc.) . .	443,1	677,0	25,0
Szwecja	Motala	1357,0	221,0	30,0
	Sztokholm	426,1	704,0	55,0
Węgry	Budapeszt	550,5	545,0	120,0
Włochy	Florencja	491,8	610,0	20,0
	Medjolan	368,6	814,0	50,0
	Rzym	420,8	713,0	75,0
Z. S. R. R.	Kijów	415,5	722,0	100,0
	Leningrad	1224,0	245,0	100,0
	Mińsk	1442,0	208,0	100,0
	Moskwa (Doświad.)	1714,0	175,0	500,0
	Moskwa (WZSPS) .	1304,3	230,0	100,0
	Moskwa(Komintern)	1000,0	300,0	100,0
	Moskwa (Stalin) . .	424,3	707,0	100,0

DZIAŁ II

DĄŻENIA MORSKIE POLSKI W ŚWIETLE HISTORJI

Przyszłość każdego narodu leży na morzu. Zdanie to nie podlega dziś wątpliwości. Rozumiano to dobrze również w starożytności i w średniowieczu. Polska na widownię dziejową wkracza już jako gotowy, lecz w rozwoju kulturalnym i politycznym w tyle za innemi pozostający organizm społeczny i państwowy; musi ona doganiać narody Europy w ich rozwoju. Rzucona pośród splotu przeciwnych interesów, zmuszona walczyć z ekspansją niemiecką z zachodu, moskiewską ze wschodu, turecką od południa i szwedzką od północy — Polska nie jest w stanie rozplątać tragicznego węzła; jej załamanie się polityczne nie stanowi bynajmniej o słabości jej organizacji państwowej, a odrodzenie — jest dowodem żywotności narodu.

Stanowisko Polski na morzu zależne jest oczywiście od dostępu do morza; rzucona między dwa morza, do jednego z nich dotrzeć musi. Ze względu na położenie geograficzne, Polska Piastów dążyła do Bałtyku; rozrosła terytorjalnie i gospodarczo Polska Jagiellonów granice swoje oparła teoretycznie i o morze Czarne i przez trzy wieki kwestja dostępu do morza jest nietylko kwestją bałtycką, ale także czarnomorską. Państwo Piastów w ekspansji swojej musiało dążyć do opanowania ujścia swych wód, a więc przedewszystkiem ujścia Odry, i tu zetknęło się z Duńczykami, którzy, opanowawszy słowiański gród Wolin, założyli przy nim twierdzę Jomsborg, co zresztą nie przeszkodziło Mieszkowi I mieć pod swą zwierzchnią władzą prawie całe Pomorze od Odry do Wisły, a zdaje się, że i Jomsborg.

Zwierzchnictwo nad Pomorzem było punktem wyjścia dla Chrobrego, który chciał zjednoczyć całą Słowiańszczyznę pod swojem przewodnictwem. Na Pomorzu zajął Gdańsk i ufundował biskupstwo w Kołobrzegu. Nie znamy dokładnie tamtych czasów; sukcesy Chrobrego były jednak niewątpliwe. Naporowi

Niemiec na Słowian zachodnich przeciwstawiał silnie przez siebie zorganizowane Państwo Polskie, które miało być punktem oporu i siłą atrakcyjną związku słowiańskiego. Ale ten słowiański bohater wychodził daleko i poza możliwości swego własnego kraju i poza uświadomienie ludów słowiańskich.

Gdy zabrakło genjusza, następcy nie umieli ani prowadzić jego polityki, ani utrzymywać jego zdobyczy. Przemoc obcych, a przedewszystkiem reakcja społeczno-religijna w samej Polsce zmiotła, jak domek z kart, dumną budowę Chrobrego i nawet Pomorze oderwało się od Polski. Odzyskał zwierzchnictwo nad Pomorzem Kazimierz Odnowiciel, ale utracił je w bliżej nieznanych okolicznościach Bolesław Śmiały, a książęta pomorscy — korzystając z zamętu po upadku Bolesława — utwierdzili swą niezależność.

Władysław Herman usiłował odzyskać Pomorze, ale mimo sukcesów militarnych Sieciecha przedsięwzięcie skończyło się niepowodzeniem. Dopiero w Krzywoustym odżył duch Chrobrego. W szeregu wypraw Krzywousty podbił i zhołdował całe Pomorze środkowe i zachodnie i umiał je osłonić przed roszczeniami Niemiec. Kołobrzeg, Wolin, Szczecin raz jeszcze doświadczyły mocy polskiego oręża. Pas południowy nadnotecki, a zdaje się i Pomorze Gdańskie, zostały wcielone wprost do Państwa Polskiego, resztę pozostawiono miejscowym dynastom pod — bynajmniej nie teoretycznem już — zwierzchnictwem polskiego monarchy. Prowadził Krzywousty na Pomorzu usilną pracę misyjną, aby związać Pomorze z Polską węzłem zależności nietylko politycznej, ale i kościelnej.

Po śmierci Krzywoustego, w okresie dzielnicowym, sprawdziło się przysłowie, że łatwiej zdobyć, niż utrzymać. Pomorze zachodnie pod względem politycznym i kościelnym dostaje się pod wpływ niemiecki. Pomorze Gdańskie emancypuje się pod rządami jednego z miejscowych rodów, który przetwarza się na dynastję książęcą.

Pod koniec wieku dwunastego pojawiają się na Pomorzu wyprawy duńskie. Nie należy jednak sądzić, że książęta polscy nie interesują się Pomorzem. Mieszko Stary umie trzymać przy sobie książąt pomorskich. Broni Pomorze przed najazdem duńskim Władysław Laskonogi.

W 1227 roku Piastowie zjeżdżają się w Gąsawie, aby omówić sprawy pomorskie. Zbrodnia gąsawska — to tragiczny koniec ostatniego wysiłku utrzymania Pomorza. Winny napadu na Gąsawę i zamordowania Leszka, Świętopełk Gdański przybiera tytuł księcia. A więc Pomorze odzyskało niepodległość i Polska została odepchnięta od Bałtyku.

Tymczasem Pomorze zachodnie uległo germanizacji. Dla Pomorza środkowego od zachodu Brandenburgja, od wschodu Zakon Krzyżacki, dwie potęgi z podbojów powstałe i na nich swój rozwój zakładające, stały się sąsiadami, uniemożliwiającymi egzystencję.

Świętopełk pomorski — wraz z Prusakami — długie lata bezskutecznie walczy z Krzyżakami. Syn jego, Mestwin II w walkach z margrabiami Brandenburgji traci Gdańsk i odzyskuje go dopiero przy pomocy Bolesława Pobożnego. Po długoletnich walkach z Brandenburgją i z Zakonem, Mestwin, widząc, że ratunek Pomorza leży tylko w związku z Polską, zapisał swe ziemie Przemysławowi Wielkopolskiemu, który też po śmierci Mestwina objął je w roku 1295 i w tymże roku koronował się na króla, a w roku następnym zginął z ręki morderców, nasłanych przez margrabiów Brandenburgji, którzy nie mogli znieść, że im Pomorze z rąk się wymknęło.

Po Przemysławie przyszedł Łokietek i przeprowadził uznanie swych rządów na Pomorzu, ale Brandenburczycy, korzystając z zajęcia Łokietka buntem w Małopolsce, najechali Pomorze w roku 1308 i oblegli Gdańsk. Kasztelan Łokietka w Gdańsku, Bogusza, wzywa na pomoc Krzyżaków; ci przybywają skwapliwie, zmuszając do odstąpienia margrabiów Brandenburgji, a wpuszczeni na zamek — wycinają w pień załogę polską oraz mieszkańców miasta, a samo miasto puszczają z dymem. Wkrótce Krzyżacy zagarniają całe Pomorze dla siebie. Łokietek całe swoje pozostałe panowanie poświęce walce o odzyskanie Pomorza i z walki tej wychodzi pokonany, z krajem zrujnowanym, tracąc w dodatku Kujawy.

Kazimierz po długich zabiegach dyplomatycznych odzyskał Kujawy, a z walki orężnej o Pomorze musiał zrezygnować; starał się tylko okrążyć Krzyżaków przez przymierza z książętami zachodnio-pomorskimi i z Litwą. W mało znanym przedśmiert-

nym testamencie swoim Kazimierz zapisał część Wielkopolski księciu Kazimierzowi Szczecińskiemu, licząc, że to zwiąże z Polską Pomorze zachodnie, ale Ludwik udaremnił wykonanie testamentu. Polska więc raz jeszcze została odepchnięta od morza.

Zakon kolonizował Pomorze, ale te ziemie były już spolonizowane i przewaga ludności polskiej była widoczna, a nawet w Gdańsku, który z popiołów chciał Zakon odbudować jako miasto niemieckie, utrzymała się odrębna gmina polska. Także zależność kościelna Pomorza od archidjecezji gnieźnieńskiej podtrzymywała polskość na ziemiach, rządzonych przez Zakon.

W analogicznem do Polski położeniu była Litwa. Zakon chciał uzyskać połączenie terytorjalne z posiadłościami swemi w Inflantach, a do tego trzeba było zawojować Żmudź, która też stała się przedmiotem wypraw krzyżackich, a to znaczyło, że Litwa miała być odcięta od morza. Unja Polski z Litwą i jej chrzest musiały dać w konsekwencji rezygnację Zakonu z dalszych dążeń mocarstwowych; dlatego też między Zakonem a Polską i Litwą musiało przyjść do starcia i na tej drodze można było oczekiwać rewindykacji Pomorza.

Jednocześnie przed państwem polsko-litewskiem otwierały się inne horyzonty. Turcy coraz mocniej naciskali na Europę, a wobec zamętu na Węgrzech państwo polsko-litewskie wydawało się dla krajów naddunajskich najpewniejszą ostoją. 27 września 1387 roku wojewoda mołdawski Piotr, wraz z bratem Romanem, poddają się we Lwowie pod zwierzchnictwo Polski i składają hołd parze królewskiej. W ślad za nimi zbliża się do Polski wojewoda Mircza. Wkrótce później Witold w dwóch zwycięskich wyprawach przeciw Tatarom w roku 1397 i 1398 opiera granice Litwy o dolny Dniepr i pobrzeże morza Czarnego, a na limanie Dniepru rozpoczyna budowę portu. Klęska nad Worsklą przekreśla ambitne plany.

W roku 1410 przychodzi wreszcie do starcia z Zakonem. Wrażenie klęski grunwaldzkiej było tak wielkie, że nietylko Pomorze, ale i ziemie pruskie po prawym brzegu Wisły poddały się zwycięscy, ale odwrót z pod Malborga zniweczył terytorjalne sukcesy wojny. Pokój toruński tylko Litwie oddawał Żmudź, jako dożywocie Witolda. Kilkakrotnie wznawiana wojna przyniosła Żmudź i kilka grodów na stałe. W roku 1435 zawarto

pokój brzeski, po którym Zakon, słabnący militarnie i ekonomicznie, nie próbował już szukać odwetu za grunwaldzką klęskę, a Polska zainteresowana była na południo-wschodzie.

Tymczasem pracował czas. Szlachta ziem zakonnych z zazdrością patrzyła na swobody i wpływ polityczny szlachty polskiej, a miasta, związane interesami z Polską i Litwą, prowadzące na Bałtyku swą własną politykę, również pragnęły uniezależnić się od Zakonu. Stworzony w 1440 roku przez szlachtę i miasta „Związek Pruski" znalazł się w kolizji z Zakonem, a gdy Wielki Mistrz odwołał się do cesarza, Związek zwrócił się do Polski. W roku 1454 wybuchło na Pomorzu i w Prusach zbrojne powstanie, na czele którego stanęły: Toruń, Gdańsk, Grudziądz, Elbląg, Królewiec, a jednocześnie wysłano poselstwo do Krakowa z prośbą o opiekę i pomoc. 22 lutego 1454 roku Kazimierz Jagiellończyk wypowiedział wojnę Zakonowi, a 6 marca tegoż roku wydał dokument inkorporacyjny, wcielający ziemie zakonne do Polski. Pierwsza wielka bitwa w tej wojnie tegoż roku, stoczona pod Chojnicami, była nieszczęśliwa dla Polski. Klęska ta zdecydowała raz na zawsze o utracie wschodniej części ziem zakonnych na prawym brzegu Wisły. Wojna, długo trwająca, podtrzymywana była z ogromną energją przez rycerstwo pruskie i miasta, a zwłaszcza przez Gdańsk. Flota gdańska w roku 1456 odniosła zwycięstwo pod Bornholmem nad połączoną flotą inflancko-duńską, co zmusiło Danję do wycofania się z próby interwencji. Wyczerpanie wojną zmusiło do zadowolenia się rozwiązaniem połowicznem. W pokoju toruńskim, zawartym 19 października 1466 roku, Krzyżacy oddawali całe Pomorze, a na prawym brzegu Wisły Ziemię Chełmińską, Malborg, Elbląg, Sztum, Christburg i Warmję. Gdańsk — za zasługi w czasie wojny — obdarzony został wielkiemi przywilejami. Rewindykowano Pomorze i handlowi polskiemu otwarto swobodną drogę na Bałtyk.

Wkrótce jednak utracono brzegi morza Czarnego. W roku 1484 Turcy zdobyli dwa główne porty Mołdawji: Kilję i Białogród (Akerman), co podcięło tranzytowy handel wschodni, na czem ucierpiało wiele miast polskich, a przedewszystkiem Lwów. Wkrótce potem Litwa utraciła Oczaków nad limanem Dniepru. Odebranie portów czarnomorskich stało się na najbliższe lata hasłem polityki polskiej, ale kilka przedsiębranych

wypraw nie dało rezultatów, w znacznej części z przyczyny stanowiska hospodarów Mołdawji, którzy z lenników Polski stali się lennikami Turcji. Po słynnej wyprawie Jana Olbrachta wzięło górę przeświadczenie, że odebranie portów jest rzeczą zbyt trudną i tak odwróciła się Polska od kwestji czarnomorskiej.

Teoretycznie granica opierała się o morze Czarne pomiędzy ujściami Dniestru i Dniepru; w rzeczywistości jednak nikt tam nie rządził, a napady tatarskie na Wołyń i Podole, oraz wołoskie na Pokucie — uniemożliwiały zagospodarowanie się na tych obszarach, a wszelką śmielszą akcję paraliżowała Turcja. Kwestja czarnomorska zamienia się na kwestję wołoską, a obrona przed najazdami Wołochów zaprząta wiele lat ostatnim Jagiellonom. Wyprawy panów polskich, przedsiębrane prywatnie, sprowadzają konflikty z Turcją. Zwycięsko wychodzi z nich Zamojski, który osadził w Mołdawji lenników Polski, Mohiłów, ale po Cecorze Mołdawja wróciła do Turcji. Kłopoty kozackie dopełniają miary niepowodzeń.

Tymczasem nad Bałtykiem omal nie doszło do odebrania Prus. Krzyżacy, aby osłabić swoją zależność od Polski, wybierali mistrzami książąt krwi panującej, którzy wzbraniali się składać hołd królom polskim. Długo ciągnęła się ta sprawa, aż wreszcie Polska straciła cierpliwość. W roku 1519 sejm uchwalił wojnę, która miała wyprzeć Zakon z Prus. Mimo sukcesów militarnych, wobec niepomyślnych warunków ogólno - politycznych, nie dało się osiągnąć nic więcej, jak tylko sekularyzację państwa zakonnego, które, jako dziedziczne lenno, otrzymał ostatni Wielki Mistrz, Albrecht Hohenzollern, nie wzbraniający się już złożyć hołdu. Po wygaśnięciu jego linji dziedzicznej — Prusy miały wrócić do Polski. Zakon zachował się jeszcze w Inflantach, ale i tam myślano już o sekularyzacji, a Hohenzollernowie chcieli ją przeprowadzić na swój rachunek. Jednocześnie i inni sąsiedzi chcieli podzielić się łakomym kąskiem. Car Iwan zajął Dorpat i port Narwę, gdzie usiłował stworzyć flotę. Szwecja wzięła Rewal (dzisiejszy Tallin), a Danja — wyspę Ozylję.

Stronnictwo polskie w Inflantach wybrało Wielkim Mistrzem Gotarda Kettlera, który udał się pod opiekę Zygmunta Augusta. W roku 1561 dokonywa się sekularyzacja Inflant i przyłączenie ich do Polski. Kettler, jako lenno dziedziczne, otrzymał Kur-

landję. Zygmunt August zabezpieczył nowej prowincji rozległy samorząd. Tak więc uzyskała Polska drugi dostęp do morza i drugie miasto portowe — Rygę. Dla obrony Inflant tworzy Zygmunt August flotę; *po raz pierwszy pojawia się na morzu bandera króla Polski.*

Szwecja i Danja pozostały przy swoich zdobyczach. Hohenzollernów — za zawiedzione nadzieje — odszkodował Sejm rozszerzeniem lenna Prus Książęcych na linję brandenburską. Pozostawała rozprawa z Rosją. Iwan Groźny, potężnym swym umysłem o wiele wyprzedzający swój barbarzyński jeszcze kraj, z całą siłą parł ku morzu, ale i Polska nie mogła wycofać się z walki o Bałtyk. Wojnę, rozpoczętą za Zygmunta Augusta, kontynuował zwycięsko Batory i odepchnął Rosję od morza, przedmiot zaś sporu, Narwę, zajęła Szwecja. Batory uczynił bardzo dużo dla rozwoju Inflant. Na panowanie Batorego przypada zbrojnie podjęta próba usamodzielnienia się Gdańska, stłumiona z niemałym trudem.

Stanąwszy nad Bałtykiem, musiała Polska wejść w kolizję ze Szwecją, która wtedy właśnie wchodziła w najznakomitszy okres swej mocarstwowej potęgi. Naczelnem hasłem polityki szwedzkiej było panowanie na Bałtyku. Odepchnięcie więc Polski od morza stało się jednem z naczelnych zagadnień polityki szwedzkiej. Powikłania dynastyczne Wazów stały się powodem długoletnich wojen, które wypełniają panowanie Zygmunta III. Polacy odnosili wprawdzie duże sukcesy militarne, ufundowana po raz drugi flota odnosiła zwycięstwa, sejmy uchwaliły na potrzeby wojny niespotykanej dotąd wysokości podatki — ale ogólny rezultat był ujemny. W rozejmie altmarskim, zawartym na lat sześć w roku 1629, Szwedzi zatrzymywali wszystkie posiadłości polskie po prawej stronie Wisły, oraz prawie całe Inflanty (z wyjątkiem Kurlandji) wraz z Rygą, którą zdobyli wtedy, gdy wojsko polskie odpierało Turków pod Chocimem. W następnym roku zawarli Szwedzi osobny traktat z Gdańskiem, zastrzegając, że w Gdańsku nie wolno budować, ani trzymać polskich okrętów wojennych. Po wygaśnięciu rozejmu chciał Władysław IV wznowić wojnę, ale społeczeństwo było zanadto wyczerpane, aby na nią się ważyć, zresztą i Szwecja nie czuła się na siłach. Zawarliśmy więc nowy rozejm w Sztumdorfie na lat 26, uzyskawszy:

zwrot posiadłości na prawym brzegu Wisły, okręty wzięte podczas wojny, oraz wolność handlu.

Władysław IV dbał bardzo o pomnożenie sił morskich Polski, zwłaszcza zaś o flotę, którą — nie ufając Gdańskowi — trzymał w Pucku, a która za jego czasów stanęła na wysokim poziomie. Na wyspach, tworzących dzisiaj półwysep Hel, dwie twierdze ochraniały wjazd do Pucka, który miał o wiele większe znaczenie, niż dzisiaj, gdyż zatoka nie była wtedy tak płytka. Na sześć lat przed upłynięciem rozejmu szturmdofskiego, Szwedzi znów najechali Polskę, ale słynny potop nie przyniósł im żadnych zdobyczy terytorjalnych. Tym razem Polska utrzymała w pełni swój uszczuplony stan posiadania. Potop pochłonął tylko flotę, która się więcej z upadku nie dźwignęła.

Największą korzyść z tej zawieruchy wyniósł wiarołomny lennik, elektor brandenburski i książę pruski, który traktatem welawsko-bydgoskim, w krytycznej chwili od Jana Kazimierza wyłudzonym, uzyskał zwolnienie od stosunku lennego, a tem samem zerwał więzy, łączące Prusy z Polską. Błąd ten chciał naprawić Jan III. Zawarł on tajny traktat z Francją i Szwecją o zaatakowanie elektora i wyparcie go z Prus. Ale elektor czuwał, przekupił sejmowych krzykaczy, porozumiał się z opozycją i Jan III musiał zrezygnować z zamiaru rewindykacji Prus Wschodnich. Gdy w roku 1683 los postawił Jana Sobieskiego nad Dunajem, podejmuje król z zapomnienia czarnomorskie plany Witolda, z pod despotyzmu Osmanów i Habsburgów chce wydrzeć kraje naddunajskie i zrobić z nich dla Polski pomost do brzegów morza Czarnego. Podejmuje król szereg wypraw na Wołoszczyznę, ale wszystkie one kończą się niepowodzeniem.

Epilogiem tych planów była wyprawa mołdawska Augusta II w roku 1698, która skończyła się odzyskaniem Kamieńca. August II, żądny czynów i sławy, ukartował z carem Piotrem najazd na Szwecję, z rozbioru posiadłości której miały przypaść Augustowi Inflanty z Rygą. Po dziesięciu latach wojny Szwecja uległa, ale Rygę zabrał Piotr. Efektywnym rezultatem było to, że Fryderyk III pruski, skorzystawszy z zajęcia się Augusta wojną, wytargował od niego zgodę na ogłoszenie się królem Prus. Odtąd polska polityka morska wchodzi w stan pasywny. W Kurlandji wygasa dynastja Kettlerów, ale Rosja osadza tam Bironów.

A gdy przemoc sąsiadów każe Polakom wyrzec się swych granic, bezsilny naród najsilniej i najdłużej broni swych praw do morza. Z pierwszego rozbioru z najwyższym wysiłkiem ocaliła Polska Gdańsk i Toruń i za nic nie chce oddać tych dwóch straconych wśród zaboru pruskiego miast. Gdy Fryderyk Wilhelm II za traktat zaczepno-odporny żądał zapłaty w postaci Gdańska i Torunia, sejm czteroletni wolał się narazić potężnemu aljantowi, niż utracić te miasta. W czasie insurekcji kościuszkowskiej wybuchło powstanie w Kurlandji i powstańcy zajęli port Libawę, gdzie złożono uroczystą przysięgę na wierność Radzie Najwyższej Narodowej i Naczelnikowi Kościuszce. Na Pomorzu Dąbrowski i Madaliński oblegali Toruń i odstąpili dopiero na wiadomość o Maciejowicach.

Polska, pozbawiona niepodległości, nie przestaje myśleć o sprawach morskich. Propaganda legjonowa w Gdańsku doprowadziła w roku 1797 do spisku, mającego na celu wydarcie miasta Prusakom. Jednym z opiekunów utworzonego w dziesięć lat później przez Napoleona wolnego miasta Gdańska jest książę warszawski. Na Kongresie Wiedeńskim książę Adam Czartoryski interwenjował, chociaż bezskutecznie, w sprawie przyłączenia Gdańska do Królestwa Kongresowego. W roku 1831 powstańcy żmudzcy usiłowali zdobyć Połągę. W roku 1863 Rząd Narodowy dwukrotnie organizuje wyprawę na Żmudź. Książę Władysław Czartoryski zakupuje we Francji i uzbraja statek, który miał prowadzić walkę z flotą rosyjską.

Widzimy z tego pobieżnego przeglądu, że Polska nigdy nie była obojętna dla spraw morza i ekspansji morskiej.

Dotrzeć do morza i utrzymać się nad niem — oto hasło, którem żyła Polska Chrobrych i Sobieskich.

MIĘDZYNARODOWE PRAWO MORSKIE

WOLNOŚĆ MÓRZ

Norma prawna jest wytworem i koniecznością każdego współżyjącego ze sobą zbiorowiska ludzkiego. Pewność ludzkich stosunków wymaga uregulowania postępowania tak oddzielnych jednostek, jak i całych grup. Morze, będąc środowiskiem ludzkich stosunków, wymaga także ich prawnego uregulowania. Na terytorjum państwa jego władza zwierzchnia, jako uosobienie woli narodu, ustanawia te normy ludzkiego postępowania. Morze, dzięki płynności swego żywiołu, wymyka się z pod władzy człowieka, a więc i z pod rozkazów państwa. Jego jednolita rozciągłość na całej przestrzeni kuli ziemskiej oraz ruchliwość jego bogactw naturalnych, czyni jego przestrzenie specjalnie dogodnemi dla komunikacji, a jego bogactwa dla wspólnej eksploatacji narodów. Te specjalne warunki morza przyczyniły się do tego, że, nie mogąc należeć do jednego lub chociażby kilku tylko państw, a będąc potrzebne wszystkim, otwarte jest ono dla równego użytku całej społeczności ludzkiej.

Wolność jego użytkowania prowadzi do tego, że statki każdego z państw na pełnem morzu podlegają tylko własnym prawom i własnym władzom. Drugą konsekwencją wolności mórz jest swobodne i przez nikogo niekrępowane wykorzystywanie przestrzeni morskich ze wszystkiemi ich możliwościami, jako to: rybołówstwem, komunikacją, we wszystkich formach z powietrzną włącznie, przeprowadzaniem na powierzchni i w głębiach morskich wszelkiego rodzaju prac badawczych, jak również zakładaniem tamże wszelkich urządzeń stałych. Temu wszechstronnemu użytkowaniu morza stawia się jeden tylko warunek — nienaruszania równych praw do tegoż innych.

Wspólność użytkowania, tak nawet przestrzennej rzeczy jak morze, wymaga przynajmniej ustalenia porządku, w jakim ma być ono wykonywane. Przedewszystkiem uregulowania tego domagają

się stosunki pomiędzy rozmaitemi państwami. To uregulowanie wymaga porozumienia się państw bądź to milczącego — zwyczajowego, bądź też wyraźnego — umownego. W rezultacie powstają międzynarodowe morskie normy prawne, obowiązujące państwa w ich stosunkach wzajemnych. Normy te organizują wolność użytkowania morza, nakładając na państwa obowiązek ich przestrzegania i pociągając za sobą odpowiedzialność za ich złamanie.

Organizując ogólne bezpieczeństwo na morzach, normy te oddają piratów pod władzę każdego z państw społeczności międzynarodowej, bez względu na to, pod czyją banderą owi piraci żeglują i do jakiej narodowości należą. Zabezpieczając krążące po morzach statki przed niebezpieczeństwami wszelkiego rodzaju, ustanawiają na przestrzeniach mórz międzynarodowe prawidła ruchu, ujednostajniają sygnalizację, zobowiązują państwa do zainstalowania na ich statkach szeregu urządzeń, zabezpieczających przed katastrofami lub ułatwiających ratownictwo, nakazują śpieszenie na pomoc w razie usłyszenia wołania o nią, oraz regulują płynące z tego wzajemne pretensje. Umożliwiając państwom zakładanie kabli podmorskich, usiłują również zabezpieczyć ich użytkowanie, ustanawiając ich ochronę i zobowiązując państwa do wydania ustaw, przewidujących kary za ich uszkodzenie lub zniszczenie. Rybołówstwo, wykonywane przez wszystkie narody i dające niejednemu z ich obywateli środki utrzymania, wymaga również międzynarodowego uregulowania. Międzynarodowe normy prawne, dotyczące tej dziedziny, ustanawiają sezony i sposoby połowów, zobowiązując państwa do wydania potrzebnych w tym celu ustaw oraz utworzenia koniecznych dla ich nadzorowania władz. Jako wzory takiej zorganizowanej, o zasadę wolności mórz opartej współpracy międzynarodowej, mogą służyć konwencje międzynarodowe, regulujące połowy na morzach Północnem i Bałtyku oraz konwencja, chroniąca na pełnem morzu kable podmorskie.

Usiłując zabezpieczyć stosowanie tych norm, pozwalają państwa w niektórych, ściśle określonych, wypadkach na kontrolowanie, przez wyznaczone w tym celu okręty, ich wykonania przez statki handlowe lub rybackie wszystkich innych umawiających się stron bez różnicy bandery, pod którą pływają. Jednak, o ile okręty takowe mogą przeprowadzać dochodzenia wstępne na pokładzie

statku, podejrzewanego o złamanie jakiegoś obowiązującego przepisu, osądzenie i ukaranie jego postępowania należy zawsze i wyłącznie do jego państwa macierzystego.

STATEK MORSKI

Morze otwarte jest dla wszystkich państw. Warunkiem jego użytkowania jest konieczność poszanowania takichże praw innych państw. Państwo, jako władza publiczna, użytkuje morze w nieznacznym tylko stopniu, jego obywatele natomiast czynią to bardzo intensywnie. Państwo, zobowiązując się do nienadużywania na morzu swej wolności, powinno do tego zmusić także i swych obywateli. Dozwalając swym obywatelom użytkowanie mórz, uzależnia państwo to przyzwolenie od spełnienia przez nich całego szeregu warunków. Dla przebywania człowieka na morzu koniecznym mu jest statek. Stąd warunki, stawiane przez państwo, odnoszą się w pierwszym rzędzie do tego statku. Żeby zdobyć prawo do wypływania na morze, winien on być zaliczony do floty handlowej państwa, dlatego wymagają przepisy wszystkich państw, żeby przynajmniej połowa jego właścicieli oraz oficerowie załogi mieli przynależność państwa, pod którego banderą pragnie statek żeglować. Po wypełnieniu przewidzianych warunków, otrzymuje statek handlowy prawo do wywieszania bandery morskiej tego państwa, swą nazwę, której zmienić mu nie wolno, oraz swój port macierzysty.

Poza statkami handlowemi, należącemi do osób prywatnych lub państwa, lecz oddających się czynnościom handlowym, każde państwo morskie posiada także i okręty, wykonywujące czynności władzy publicznej, a okręty floty wojennej w szczególności. Ich sytuacja prawna jest odmienna od sytuacji statków handlowych. Służąc celom państwa, jako ochrona jego bezpieczeństwa, oraz wykonywując funkcje do pewnego stopnia międzynarodowe, przez nadzorowanie statków handlowych ich państwa macierzystego, a w niektórych wypadkach także i obcych, są poniekąd gwarantami porządku na morzach i z tych tytułów korzystają ze specjalnych przywilejów tak na pełnem morzu, jak i w portach cudzoziemskich. Te przywileje są tem bardziej uzasadnione, że okręt taki, znajdując się pod komendą oficera, mianowanego przez władzę państwową i wchodzącego w skład jego siły zbrojnej, angażuje bezpośrednią odpowiedzialność państwa.

Statek handlowy ze swą załogą i pasażerami tworzy niejako małą pływającą społeczność ludzką, której życie na statku powinno być regulowane jakiemiś prawami. Przebywając na morzu pod opieką i na odpowiedzialność państwa, pod którego pływa banderą, winien też on ze wszystkiemi osobami i przedmiotami na niem znajdującemi się — i to bez względu na ich przynależność państwową lub pochodzenie — być podporządkowany prawom i władzom swego państwa macierzystego. Kapitan statku jako odpowiedzialny za bezpieczeństwo żeglugi i porządku na pokładzie, jest osobą najbardziej powołaną dla wprowadzenia w życie, w wypadkach koniecznych, tego porządku prawnego i do pełnienia funkcyj jego władzy publicznej.

Te cechy charakterystyczne statku wpływają na to, że nawet zawijając do portu cudzoziemskiego, gdzie panuje porządek prawny państwa przybrzeżnego, nie traci on całkowicie swej odrębności prawnej. Państwa morskie są wzajemnie zainteresowane, żeby nie niszczyć jego jedności organizacyjnej, przez zobowiązanie takiego statku do stosowania bezwzględnie wszystkich norm prawnych państwa przybrzeżnego. Stąd też o dyscyplinie okrętowej i porządku wewnętrznym statku decydują nie ustawy i władze państwa, do którego port należy, lecz jego państwa macierzystego. Także w zagadnieniach prawa prywatnego, nie wychodzących poza obręb statku, ustawy i władze państwa, pod którego pływa on banderą, grają znaczną rolę.

Sytuacja prawna okrętu wojennego w porcie cudzoziemskim jest jeszcze bardziej uprzywilejowana, cieszy się on bowiem eksterytorjalnością, a więc wyjęty jest z pod władzy zwierzchniej państwa przybrzeżnego. Jednak i taki okręt nie jest całkowicie wolny od obowiązku przestrzegania pewnych norm postępowania, ustanowionych przez państwo przybrzeżne, a mających zapewnić bezpieczeństwo i porządek w porcie.

OGRANICZENIA TERYTORJALNE

Zasada wolności mórz i równości na nich wszystkich państw nie jest bezwzględnie wszędzie i zawsze w całej swej rozciągłości stosowana. Dopuszczane są też pewne jej ograniczenia.

Ograniczenia terytorjalne wolności mórz czerpią swe uzasadnienie z konieczności zapewnienia państwom przybrzeżnym pew-

nych, im tylko przysługujących praw, mających służyć im dla ochrony ich elementów składowych, jak ludności, terytorjum oraz ich bogactw materjalnych. Zespół norm prawnych, służących tej ochronie, obejmuje się wspólną nazwą wód przybrzeżnych.

Prawa społeczności międzynarodowej, chronione przez zasadę wolności mórz, znajdują swój wyraz w prawie statków cudzoziemskich do wolnego przepływu przez wody przybrzeżne państwa. Zespół tych norm prawnych, wykonywany przez państwo na otaczających jego terytorjum wodach, przysługując państwu jedynie dla ochrony jego żywotnych interesów, nie upoważnia go w żadnej mierze do ustanowienia przepisów, krępujących nieszkodliwy dla niego przepływ statków cudzoziemskich przez jego wody przybrzeżne.

Korzystając z przysługujących mu praw, może państwo zakazać statkom obcym wykonywania na swych wodach przybrzeżnych pewnych czynności, rezerwując je dla własnych obywateli. Do takich czynności, normalnie zarezerwowanych, należą rybołówstwo i kabotaż. Chroniąc bezpieczeństwo swych wybrzeży i swego terytorjum, może ustanowić państwo zakaz wykonywania przez cudzoziemców wszelkiego rodzaju prac na tych wodach. W obronie swego terytorjum celnego przed przypływem nieupoważnionego do tego towaru, może państwo kontrolować każdy statek cudzoziemski, zbliżający się ku jego wybrzeżom. Z tych lub innych względów, nie chcąc narażać swego bezpieczeństwa, państwo przybrzeżne ma prawo zakazać wstępu na swe wody terytorjalne okrętom wojennym państw obcych, lub dozwalając im tego, ograniczyć ich ilość, mogącą równocześnie przebywać w jego porcie, oraz zobowiązać je do zachowania pewnych form postępowania.

Wszystkie te uprawnienia państwa przybrzeżnego, ograniczające do pewnego stopnia wolność mórz, rozciągają się tylko na pas przybrzeżny o zwyczajowo ustalonej trzymilowej szerokości. Szereg jednak państw w swych ustawodawstwach wewnętrznych, rozszerza ten pas, bądź to dla wszystkich uprawnień państwowych, jak czteromilowy pas państw skandynawskich, bądź też tylko dla niektórych z nich, jak dwunastomilowy pas Rosji, rezerwujący rybołówstwo dla jej obywateli. Każde takie rozszerzenia pasa wód przybrzeżnych wymaga wyraźnej na to zgody pozostałych państw, żeby prawa, wykonywane na nim przez państwo przybrzeżne, stały się obowiązującemi także i dla nich oraz ich obywateli.

Szerokość pasów przybrzeżnych, jak i prawa przez państwa na nich wykonywane, nie są jednakowe nawet i w jednem i tem samem państwie. Dla rozmaitych czynności władzy publicznej lub uprawnień obywateli, ustanawiają państwa przybrzeżne pasy wód o rozmaitej szerokości. Podług ustawodawstwa polskiego, ochronę celną oraz bezpieczeństwa państwa i jego wybrzeży, wykonywać mogą organa władzy publicznej na pasie wód przybrzeżnych szerokości sześciu mil morskich. Natomiast wykonywanie innych, przysługujących państwu praw, jak również zarezerwowana wyłączność rybołówstwa dla własnych oraz gdańskich obywateli, rozciąga się już tylko na trzy mile morskie. Zarządzenia, mające chronić neutralność Francji w czasie wojny, mogą być wykonywane nawet na pasie dwudziestukilometrowej szerokości. Podobne przepisy obowiązują i w wielu innych państwach.

W swych portach morskich państwo wykonywa pełnię władzy suwerennej. Jednak i tutaj chronione są interesy społeczności międzynarodowej, znajdując swój wyraz w prawie statków cudzoziemskich do zawijania do tych portów. W prawie zwyczajowem to prawo *dostępu do portów* wyrażało się w obowiązku państwa do przyjmowania w swych portach każdego statku, który spotkało nieszczęście na morzu, bez względu na jego rodzaj, jak i banderę, pod którą pływa. Ten obowiązek ciążył nawet na zamkniętych zwykle dla statków handlowych portach wojennych. Od czasu zwycięskiego zakończenia walki o otwarcie dla handlu zagranicznego portów Chin i Japonji żadne z państw cywilizowanych nie zamykało arbitralnie swych portów dla tego handlu. Ostatnie kolektywne konwencje międzynarodowe, jak konwencja portowa, podpisana w Genewie w 1923 roku, uświęciły traktatowo ten obowiązek państwa.

Uprawnienia, przysługujące państwu na jego wodach terytorjalnych, posiada ono i w swych portach. Jednak o ile na jego wodach terytorjalnych sam fakt przepływania tylko ogranicza możność ich istotnego stosowania, w jego porcie, do którego statek cudzoziemski dobrowolnie zawija, nietylko podporządkowuje się on prawom państwa przybrzeżnego, lecz także daje mu realną możność stosowania tych praw. Państwo, do którego port należy, nie jest jednak zainteresowane w regulowaniu niektórych, należących do wewnętrznego życia statku spraw, te więc pozostawia ono kompe-

tencji ustawodawstwa i władzy jego państwa macierzystego, reprezentowanej przez konsula.

OGRANICZENIA RZECZOWE

Poza ograniczeniami wolności mórz, płynącemi z przyznawanych państwu przybrzeżnemu praw, także stan wojny, uznawany przez społeczność międzynarodową, jako jeden ze sposobów rozstrzygania sporów międzynarodowych, wprowadza cały szereg rzeczowych ograniczeń tej wolności.

Cała przestrzeń mórz, leżąca poza wodami przybrzeżnemi państw neutralnych, otwartą jest dla działań wojennych przeciwników. Wolno im, w ich walce zbrojnej, czynić wszystko to, czego wymagają konieczności wojenne. W tej walce jednak winni oni zachować pewien umiar, uwarunkowany obowiązkami ludzkości. Te obowiązki ludzkości w traktowaniu obywateli przeciwnika, jak również członków jego siły zbrojnej, stojących poza czynną walką, znalazły swój wyraz w szeregu kolektywnych konwencyj międzynarodowych, ustanawiających ochronę statków sanitarnych (jak i ich presonelu, jeńców i rannych), nakazujących zachowanie pewnych warunków zatapiania statków, jak i ratownictwa ich załóg, oraz zakazujących bombardowania nieuzbrojonych miast przybrzeżnych, jak i nakładania na nich kontrybucyj.

W usiłowaniach do zniszczenia przeciwnika, walcząca siła zbrojna winna unikać używania środków, które mogą również szkodzić i statkom neutralnym, niebiorącym żadnego udziału w walce. W konsekwencji zakazuje się ustawiania min na drogach morskich, normalnie uczęszczanych przez neutralny handel, jak również zanurzania min wolno pływających.

W swem dążeniu do zwycięstwa państwo walczące ma możność użytkowania wszelkich środków, które, uszczuplając zasoby przeciwnika, osłabiają jego opór zbrojny. Statek handlowy, płynący pod banderą przeciwnika i wiozący dla niego towary, może wzmocnić znacznie siłę jego oporu. Dla uniemożliwienia tego, kontrolujący wojenny okręt strony przeciwnej ma prawo taki statek zatrzymać i odprowadzić do własnego portu, a nawet przy zachowaniu pewnych warunków zatopić go. Konfiskata własności prywatnej obywateli przeciwnika, normalnie niedopuszczalna w wojnie lądowej, jest dozwoloną w wojnie na morzu. Jednak towary, na-

leżące do obywatela neutralnego, znalezione na statku przeciwnika, lub nieprzyjacielskie na statku neutralnym, za wyjątkiem kontrabandy wojennej, winny być wolne od konfiskaty.

Stan wojenny wywołuje zmianę stosunków nietylko pomiędzy państwami walczącemi, lecz także i ich stosunków względem państw neutralnych. O ile wojujący są zobowiązani do możliwego respektowania wolności komunikacji i wymiany tak państw neutralnych pomiędzy sobą, jak również i ze stronami walczącemi, o tyle państwa neutralne winne są zachowywać jak najdalej idącą wstrzemięźliwość i bezstronność w stosunkach z temi ostatniemi. Obowiązek neutralnych streszcza się w niewtrącaniu się do toczącej się walki. Samo państwo neutralne winno się powstrzymać od wspomagania walczących środkami walki morskiej, jak uzbrojenia okrętów, dostarczania broni i amunicji. Winno też zakazać stronom walczącym dokonywania aktów zbrojnych na jego wodach przybrzeżnych, oraz tworzenia tamże ich baz operacyjnych. Państwu neutralnemu nie jest zabronione przyjmowanie w swych portach okrętów wojennych państw walczących, tem niemniej obowiązane jest ono ograniczyć ich pobyt w tych portach oraz zabronić im nabywania tamże żywności i paliwa więcej, niż jest im potrzebne dla przebycia drogi do najbliższego ich portu macierzystego. Może też państwo neutralne, w ochronie nietykalności swego terytorjum, ustawić miny na swych wodach przybrzeżnych. Jednak w podobnym wypadku winno ono ustanowić specjalną służbę pilotową, mającą za zadanie przeprowadzania handlowych statków przez ich normalne drogi komunikacyjne.

Państwo neutralne ma obowiązek powstrzymać się od wszelkiego nawet pośredniego udziału w walce. Jego obywatele tego obowiązku nie mają. Goniąc więc za zyskami, dostarczają walczącym wszelkiego rodzaju towary i usługi. Przez te działania wzmacniają siły oporu walczących. Państwo, przeciw któremu są te działania skierowane, może je uważać jako wtrącanie się do prowadzonej przez nie walki. Prawo międzynarodowe nie zobowiązuje państwa neutralnego do wydania ustawowego nakazu powstrzymania się jego obywateli od podobnych działań. Nie otrzymując od państwa neutralnego gwarancji wstrzemięźliwości jego obywateli, państwa wojujące skazane są na pełnem morzu na samopomoc w obronie przeciwko wrogiej dla nich działalności obywateli

państw neutralnych. Stąd płynie ich prawo do zatrzymywania i kontrolowania neutralnych statków handlowych na pełnem morzu.

Handel neutralnych z wojującemi nie jest zakazany, nie wolno jest tylko obywatelom neutralnym handlować z niemi przedmiotami, mogącemi im służyć dla celów toczącej się wojny. Towary takie, znane pod nazwą kontrabandy wojennej, ulegają konfiskacie. Jedne z tych przedmiotów, jako kontrabanda bezwzględna, mogąc służyć wyłącznie i bezpośrednio po ich otrzymaniu dla operacyj wojennych, ulegają konfiskacie za samo tylko przeznaczenie na terytorjum wroga lub przez niego okupowane. Inne, jako kontrabanda względna, nadając się tak dla celów pokojowych, jak i wojennych, mogą być konfiskowane tylko w wypadku, gdy są przesyłane władzom wojennym lub publicznym nieprzyjaciela.

Statek neutralny, dopomagając jednej ze stron walczących w jej walce czynnej, przewożąc naprzykład jej oddziały zbrojne lub służąc jej dla przekazywania wiadomości wojennych, może być także zatrzymany za niesienie tych usług nieprzyjacielowi (assistance hostile), przez okręt wojenny strony przeciwnej.

Kontrabanda ulega więc konfiskacie, gdy kierowaną jest do portów przeciwnika. Unikając tego, kieruje się często ona do sąsiadujących z państwem walczącem portów neutralnych w nadziei, że jako mająca przeznaczenie neutralne, uniknie konfiskaty, a resztę drogi do przeciwnika może przebyć z mniejszem ryzykiem lub wogóle bez niego, gdy odbędzie ją lądem. Przez zastosowanie jednak teorji ciągłości podróży, traktującej dwie te drogi jako jedną, kontrolujący okręt wojenny zatrzymać może taki ładunek już w pierwszej części tej drogi.

BLOKADA

Konfiskaty statków handlowych, tak nieprzyjacielskich jak i neutralnych, nie odcinają jeszcze wybrzeża i portów nieprzyjacielskich od komunikacji i wymiany ze światem. To zadanie spełnia blokada. Przez zainstalowanie przed portem lub wybrzeżem jednego z przeciwników morskich sił zbrojnych drugiego, przerywa wszelką ich komunikację z morzem otwartem. Żeby się stać obowiązującą dla państw neutralnych, a więc i uczynić legalnemi konfiskaty ich statków handlowych, winna blokada odpowiadać czterem warunkom. Koniecznem jest, żeby upoważniona do tego wła-

dza państwowa ją ogłosiła, podając warunki jej przeprowadzenia oraz datę jej rozpoczęcia, zostawiając statkom neutralnym pewien możliwy termin do zlikwidowania ich interesów z przeznaczonym do blokady portem. Ponieważ działania jej skierowane są przedewszystkiem przeciwko handlowi neutralnemu, winno się notyfikować państwom neutralnym i ich konsulom, a czasem nawet i statkom, zamiar przeprowadzenia lub istnienia blokady. Mając na celu odcięcie objektu blokowanego od komunikacji całkowitej z morzem, winna być w stanie tego dokonać, a więc wymaga się efektywnej, dostatecznej i widocznej obecności floty wojennej przed objektem blokowanym. Mogąc działać tylko przeciwko państwu walczącemu, winna być umiejscowioną, t. j. być wykonywaną w rejonie ściśle ograniczonym i oznaczonym.

Każdy statek handlowy, płynący pod banderą nieprzyjacielską czy neutralną, zatrzymany przez kontrolujący okręt wojenny, winien być poddany wyrokowi trybunału łupów, który po zbadaniu sprawy, orzeka o zwolnieniu lub konfiskacie jego oraz przewożonego przez niego ładunku.

O WŁADZY KAPITANA STATKU MORSKIEGO

DEFINICJA PRAWA MORSKIEGO

Ponieważ cały czas w rozważaniach niniejszych obracać się będziemy w kręgu zagadnień, należących wogóle do systemu prawa morskiego, którego administracyjne prawo morskie jest zaledwie drobną częścią, dla uniknięcia wątpliwości ustalimy, co w ujęciu współczesnej doktryny i praktyki rozumiemy przez prawo morskie. Otóż wślad za Majewskim (Prawo Morskie, str. 1), którego definicja pokrywa się tutaj ze zdaniem przedstawicieli nauki niemieckiej i francuskiej, powiemy, że *prawem morskiem w najszerszem znaczeniu nazywamy ogół norm prawnych, dotyczących żeglugi morskiej.* Nawet tak szerokie, zdawałoby się, ujęcie staje się wąskiem, bowiem w wyniku przyjęcia powyższego określenia należałoby wyrzucić poza orbitę prawa morskiego takie działy, jak przemysł rybacki (rybackie prawo morskie) lub regulowanie spraw, związanych ze szczątkami rozbitych okrętów. Jeżeli mówimy o marynarce handlowej, to również należałoby wyłączyć z omawianego przedmiotu wszystkie te statki handlowe morskie, które nie są przeznaczone do zarobkowania żeglugą morską (np. jachty).

Roztrząsanie prawno-publicznej czynności kapitana oznacza istnienie również i prawno-prywatnej strony tego zagadnienia. Napozór takie ujęcie antycypuje w pewnej mierze pozytywny pogląd autora słów niniejszych na podział prawa na publiczne i prywatne, mimo że podział ten w świetle współczesnej nauki ostać się nie może. Mówimy napozór, bo idąc za wielkim przykładem prof. Wł. L. Jaworskiego, ze względów utylitarnych będziemy mogli się powyższym podziałem posługiwać.

Prof. Jaworski (Nauka Prawa Administracyjnego, 1924), twierdząc kategorycznie, że „teorja prawa nie może uznać podziału prawa na prywatne i publiczne“, mimo to ze względów praktycznych ustala różnicę między prawem publicznem a prywatnem,

którą znajduje w tem, że „prawo prywatne jest ogółem norm, regulujących działalność jednostek, a prawo publiczne zaś ogółem norm, regulujących działalność państwa".

EWOLUCJA WŁADZY KAPITANA

Specjalne warunki pracy na morzu wymagają jednolitości kierownictwa, ześrodkowanego w dużym zakresie władzy kapitana. Ten, zdawałoby się, pewnik niezawsze znajdował jednak zrozumienie na przestrzeni wieków. Obecny stan rzeczy, jak słusznie mówi Kauffmanns, nie jest sztuczną instytucją prawną, powstał bowiem i wyrósł historycznie z konieczności jednolitego kierownictwa statkiem.

O porządku prawnym, panującym na statkach w zamierzchłych czasach okresu przedhistorycznego, nie pozostały żadne wiadomości. W późniejszym okresie czasów starożytnych wiemy to przedewszystkiem, że żeglugę morską obsługiwali jedynie i wyłącznie niewolnicy, wobec czego trudno było mówić o bardziej rozwiniętych stosunkach prawnych tam, gdzie panowała „potestas dominica", czyli nieograniczone władztwo pana nad niewolnikiem, będącym przedmiotem a nie podmiotem prawa.

Na północnych morzach Europy początki żeglugi morskiej sięgają czasów stosunkowo późnych, bo okresu VII do X stulecia po Nar. Chr. Statki morskie prowadzone są przez ludzi wolnych, zorganizowanych we wspólnotę. Nierozwinięte dostatecznie życie ekonomiczne powodowało, że ludzie ci byli *jednocześnie* właścicielami statku, ładunku, oraz marynarzami. Warunki podróży zmuszały ich do *dobrowolnego podporządkowywania się* w pewnym stopniu wybranej przez nich osobie, którą zwykle był ten, kto najważniejsze funkcje spełniał na statku — funkcje sternika. Ten swego rodzaju kierownik z reguły nie miał prawa karania współtowarzyszy. W wypadkach nieposłuszeństwa któregokolwiek z podróżnych lub popełnienia innego przestępstwa, karę wymierzało *ogólne zgromadzenie marynarki*, które również decydowało we wszelkiego rodzaju innych kwestjach spornych. Ten demokratyczny ustrój wykluczał jakikolwiek szerszy zakres władzy ówczesnych sterników czy kapitanów. Rzecz charakterystyczna, że od uchwał rady marynarzy brak było jakichkolwiek środków prawnych w postaci odwołań, czy zażaleń. Nasuwa się mimowoli po-

równanie do czasów współczesnych, kiedy o wiele zwiększona w porównaniu ze średniowieczem władza kapitana kontrolowana jest przez urzędy morskie, konsulaty lub organa sądownictwa powszechnego.

Z biegiem czasu życie gospodarcze staje się bardziej skomplikowane i pierwotny *kupiec*, *armator* i *marynarz* w jednej osobie zaczyna rozszczepiać się odpowiednio na *właścicieli ładunku*, *właścicieli statku* i *ludzi prowadzących statek*. Już w wieku XII w rozdz. 68 statutu Szleswigu spotykamy poraz pierwszy w północnem prawie morskiem rozróżnienie z jednej strony kupców, a z drugiej żeglarzy, będących jednocześnie właścicielami statków. Dopiero powstanie przedsiębiorstw okrętowych sprzyja rozwojowi instytucji *kapitana statku* (w starych dokumentach Schipher, Schiphere, Shipper, Schiffer lub Schiffpatron). Od tego czasu datuje się wyposażenie kapitana w kompetencję prawnopubliczną, jak sądzenie podwładnych marynarzy, karanie, a nawet rozstrzyganie między nimi sporów cywilnych.

W większości statutów miast morskich, jak np. Hamburg, Szleswig, Brema, Lubeka, określone były prawa i obowiązki kapitana. W ordonansie miasta Lubeki z 1542 r. znajdujemy już przepis, głoszący, że do funkcji kapitana dopuszczony może być tylko obywatel Lubeki, który poprzednio złożył przysięgę na wierność miastu. Ale jednocześnie miasta te dążyły do poddania swej kontroli czynności kapitana, któremu pozostawiały jedynie prawo do samodzielnego karania drobniejszych wykroczeń, wówczas gdy cięższe przestępstwa podlegały właściwości sądu lądowego, do którego należało sprawcę dostawić.

Szczególny rozwój ustawodawstwa morskiego dał się zaznaczyć w Prusach od końca XVII stulecia. *Po prawie morskiem pruskiem z 1721 r.*, które przyznawało kapitanowi znaczny zakres władzy, przyszedł *pruski Landrecht* (Preussisches Allgemeines Landrecht) z 1794 r., którego § 1534, Tyt. VIII, cz. II szczególnie zasługuje na uwagę, jako przyjęty w następstwie przez niektóre inne morskie ustawy państw europejskich. Paragraf ten stanowił, że *załoga statku stoi w takim samym stosunku do kapitana, jak służba wobec państwa domu.* (Das Schiffsvolk steht gegen den Schiffer in eben dem Verhältnis, wie das Gesinde zu seine Dienstherrshaft). Pruski Landrecht mieścił ponadto cały szereg przepisów,

potwierdzających publiczno - prawny charakter władzy kapitana. Prawo rozkazywania, prawo doraźnego sądzenia i karania, zdaniem niektórych autorów (v. Kalterborn), nadawało władzy kapitana charakter wojskowy. Tenże autor, jeden z pierwszych w doktrynie niemieckiej, twierdzi, że kapitan wykonywa swe prawo karania nie w imieniu armatora, lecz na mocy przywileju swego urzędu w imieniu państwa.

Tezy pruskiego Landrechtu, po przystosowaniu do nowoczesnych warunków, umieszczono w pierwszej niemieckiej *ustawie o służbie marynarza z 1872 r., którą w 1902 r.* zastąpiono *nową ustawą.*

Jak w jednej, tak i w drugiej ustawie stosunkowo duży zakres władzy kapitana obwarowano silną kontrolą ze strony *urzędów żeglarskich* (Seemansamter), zastępowanych zagranicą przez *konsulaty*, oraz przez sądownictwo powszechne, cywilne i karne.

OGÓLNE STANOWISKO KAPITANA W PRAWIE WSPÓŁCZESNEM

Kapitanem statku (ang. master, franc. capitaine, niem. Kapitän albo Schiffsführer) *jest,* wedle większości autorów, *kierownik statku, przeznaczonego do zarobkowania żeglugą morską. Jest on, oprócz armatora, najgłówniejszym podmiotem prawa morskiego.* Etymologicznie termin „kapitan“ przyjął się w większości krajów Europy, a to zgodnie z międzynarodowem znaczeniem tego wyrazu.

Zakres czynności kapitana jest bardzo obszerny, a jednocześnie skomplikowany. Jest on przedewszystkiem technicznym (nawigacyjnym) kierownikiem statku, dalej przedstawicielem armatora, a w pewnych wypadkach również przedstawicielem osób, związanych z ładunkiem, a nawet przedstawicielem wierzycieli, jak np. przy umowie bodmeryjnej. Coprawda, przy rozwoju nowoczesnych środków telegrafu i telefonu, zakres działania kapitana pod względem kupiecko - handlowym znacznie zmalał. Również i w zakresie technicznym, a mianowicie w dziale maszyn w nowoczesnym parowcu, kapitan musi ustąpić dużą część swej władzy na rzecz oficerów, kierujących załogą maszynową, ale bądź co bądź odpowiedzialność kapitana pozostaje niezmniejszona.

Kapitanem, w rozumieniu ustawy o sł. mar. z 1902 r. (Nr. 2), *jest kierownik statku, a wrazie braku lub nieobecności kierownika statku — jego zastępca.* Przepisy ustawy nie dotyczą jednak stosunku służbowego kapitana do armatora (przedsiębiorcy okrętowego). Stosunek ten regulowany jest przepisami ogólnego prawa cywilnego i prawa handlowego. Wyjątkowo skomplikowane stanowisko, jakie pod względem prawnym i technicznym zajmuje kapitan statku, powoduje, że jego stosunek do armatora nie jest zwykłą umową o pracę.

Zdaniem Zorna, umowa kapitana z armatorem może być zwykłą *umową służbową* (Dienstvertrag), a nawet *pełnomocnictwem* (Mandatverhältnis). Zdaniem autorów francuskich, umowa kapitana z armatorem stanowi *mieszaninę umowy najmu usług i pełnomocnictwa (Lyon — Caen i Renault),* względnie *umowę sui generis (Rippert),* a nawet niektórzy, jak *Chorveriat,* nazywają wręcz tę uwowę *czystem pełnomocnictwem* (un pur mandat).

Jeśli chodzi o pozytywne ustawodawstwo, to obowiązujący do dziś dnia w dziedzinie prawa morskiego na naszem wybrzeżu kodeks handlowy niemiecki z 1897 (H. G. B.), nie nadaje kontraktowi kapitana z przedsiębiorcą okrętowym jakiejś jednej określonej nazwy. Zgodnie z § 511, prowadzący okręt *obowiązany jest wykazywać staranność oględnego kierownika okrętu przy wszystkich czynnościach służbowych* (bei allen Dienstverrichtungen), których wykonanie doń należy. Natomiast wedle §§ 526 i 527, przewiduje się udzielenie kapitanowi przez przedsiębiorcę okrętowego pełnomocnictwa ogólnego lub szczególnego.

Przepisy francuskie (Code du Travail Maritime 1926 r.) odnoszą się również do umowy z kapitanem, co świadczy o zakwalifikowaniu tej umowy, *jako umowy o pracę.*

Powyższe opinje, doktryny oraz teksty prawa pozytywnego każą dojść do wniosku, że umowa, zawierana przez kapitana z armatorem w celu kierowania statkiem morskim, przeznaczonym do zarobkowania, jest przedewszystkiem *umową o pracę, połączoną zwykle z umową pełnomocnictwa.* Mimo, że czynnościom kapitana z natury rzeczy towarzyszy *duża samodzielność,* jednak tam, gdzie pracodawca, czyli armator, jest w fizycznej możności udzielić kapitanowi polecenia np. podczas postoju statku w porcie ojczystym, uwidacznia się moment zależności kapitana od ar-

matora. *W tej zależności* dopatruje się nowsza doktryna i orzecznictwo cechy umowy o pracę, odróżniającej ją od innych rodzajów umów.

KTO MOŻE ZOSTAĆ OFICEREM STATKU HANDLOWEGO

Kapitanem może zostać tylko ten, kto posiada odpowiednie, przewidziane przez prawo, kwalifikacje. U nas sprawę stanowisk oficerskich w marynarce handlowej reguluje polska ustawa, która przewiduje następujące stopnie oficerów nawigacyjnych: 1) *kapitan żeglugi wielkiej,* 2) *kapitan żeglugi małej,* 3) *porucznik żeglugi wielkiej,* 4) *porucznik żeglugi małej,* 5) *szyper I klasy,* 6) *szyper II klasy.* Każdemu z powyższych stopni odpowiada prawo dowodzenia (lub zastępowania w dowództwie) pewnemi statkami handlowemi na pewnym obszarze wód, t. zn. *w żegludze wielkiej, małej* lub *przybrzeżnej.* Tak np. kapitan żeglugi małej ma prawo dowodzić wszelkiemi statkami w małej żegludze lub być pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach w każdej żegludze; nie może tylko być starszym pomocnikiem kapitana w żegludze wielkiej. Porucznik żeglugi wielkiej ma prawo dowodzić statkami do brutto 1.000 ton rejestrowych w żegludze małej (z wyjątkiem osobowych), lub być pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach handlowych w każdej żegludze wielkiej i t. d. Natomiast w stosunku do kapitana żeglugi wielkiej niema żadnych ograniczeń, może on dowodzić wszelkiemi statkami handlowemi w każdej żegludze.

Stanowisko oficerskie na polskich statkach handlowych morskich mogą zajmować tylko obywatele polscy, którzy ukończyli 21 lat życia i posiadają dyplomy. Ustawodawca przywiązuje tak wielką wagę do kwalifikacyj morskich oficerów handlowych, że *prawo wydawania dyplomów powierzył* naczelnej władzy polskiej marynarki handlowej, jaką jest *Ministerstwo Przemysłu i Handlu.*

Rzecz oczywista, że dyplomy udzielane być mogą tym tylko, którzy *ukończyli odpowiednią szkołę i odbyli przepisaną praktykę.* Np. dla otrzymania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej, należy posiadać w stopniu kapitana żeglugi małej 12-miesięczną praktykę w charakterze pomocnika kapitana w żegludze wielkiej.

Jak wielkie znaczenie przywiązywało niemieckie prawo do kwestji uprawnień kapitana, świadczy okoliczność, że w dawnej

konstytucji Rzeszy Niemieckiej z 16 kwietnia 1871 r. art. 54 umieszczona jest zasada, że państwo ustala warunki, od których uzależnione jest zezwolenie na kierowanie statkiem morskim.

STOSUNEK KAPITANA DO ZAŁOGI

Specjalne warunki pracy na morzu sprawiają, że *stosunek kapitana do załogi statku różni się gruntownie od stosunku przełożonego do podwładnych mu pracowników na lądzie. Ciężka walka z żywiołem,* jaka jest udziałem pracowników morza, niebezpieczeństwa podróży morskich, podczas których załoga wśród bezmiaru fal zdana jest wyłącznie na swą dzielność i wytrwałość, wytworzyły potrzebę na statku, czy to marynarki handlowej czy wojennej, *jaknajdalej idącej dyscypliny,* w wielu przypadkach silniejszej od odpowiedniej dyscypliny wojskowej na lądzie, nawet w czasie wojny.

Kapitan posiada najwyższą władzę na statku. Stare francuskie przysłowie głosiło, iż jest on: „le seul maître après Dieu" (ang. „Master under God"). Stosownie do § 3 ustawy o sł. mar. *kapitan jest służbowym przełożonym oficerów i marynarzy statku.* Zastępcą kapitana, jeżeli armator lub kapitan co do zastępstwa w poszczególnych działach służby nie poczynili odmiennych zarządzeń, jest *najstarszy oficer na statku* (w oryg. niem. Steuermann), a w braku takiego — najstarszy spośród marynarzy. Załoga winna jest kapitanowi bezwzględne posłuszeństwo. Marynarze podlegają władzy dyscyplinarnej kapitana, który ją może przekazać jedynie starszemu oficerowi pokładowemu i starszemu oficerowi działu mechanicznego w ich zakresie służbowym (§ 84). *Kapitan ma prawo stosować odpowiednie środki, niezbędne do utrzymania porządku i zabezpieczenia prawidłowego biegu służby.* Jednakże w tym celu *nie wolno* mu ani w charakterze kary, ani środka przymusu *stosować grzywien, zmniejszenia racyj żywnościowych* przez dłuższy okres niż 30 dni, *zamknięcia i chłosty.* W Rosji prawo chłosty w stosunku do marynarzy statku zostało uchylone w 1904 r. W razie oporu, albo ustawicznego nieposłuszeństwa, kapitan jest upoważniony do użycia *wszelkich środków,* niezbędnych do zapewnienia swym rozkazom posłuchu. W tym celu *dopuszczalne jest* — mówi ustawa — *użycie fizycznej siły w miarę potrzeby, zależnie od okoliczności.* Ma on także pra-

wo zastosować względem winnych odpowiednie środki zabezpieczające, a w razie konieczności może ich *związać* podczas podróży. Każdy marynarz obowiązany jest na żądanie kapitana udzielić mu pomocy do utrzymania porządku, jak również do uniemożliwienia lub zgniecenia oporu. Zagranicą zaś kapitan w wypadkach nagłych ma prawo zwracać się o pomoc w celu utrzymania dyscypliny *do dowódców napotkanych polskich okrętów wojennych* (§ 91).

Przytoczyliśmy wyżej dosłowny tekst odpowiednich przepisów o prawach kierownika statku. Dowodzą one wielkiej władzy kapitana. W praktyce — wobec warunków pracy na morzu — przepisy te raczej zyskują na morzu tak, że bez wielkiej przesady możnaby nazwać kapitana *panem życia i śmierci załogi i pasażerów.*

Wyżej przytoczone przepisy mówią o prawie kapitana do użycia wszelkich środków, niezbędnych do zapewnienia posłuchu, również i siły fizycznej.

W praktyce nieraz się zdarzało, że kapitan — w wypadkach większego nieposłuszeństwa — *zabijał członka załogi.*

Po zabójstwie takiem kapitan był, oczywiście, sądzony i mógł być usprawiedliwiony i uniewinniony. Tak bowiem utrwalone było przekonanie ogółu, jak również i sędziów, o potrzebie nieograniczonego posłuszeństwa w stosunku do kapitana, że przyznawano temu ostatniemu rację nawet w wypadkach, gdzie mogły zachodzić wielkie wątpliwości co do celowości pozbawienia opornego prawa do życia; zresztą chodzi w tego rodzaju incydentach na morzu nie o ukaranie nieposłusznej jednostki, lecz o zastraszenie innych, co może być nieraz konieczne w wypadkach buntu i t. d.

Wspomnieć jeszcze należy o oryginalnym — i niewątpliwie przestarzałym — przepisie § 90, mocą którego podczas postoju statków w porcie lub na redzie, na wypadek okoliczności, uzasadniających obawę ucieczki, kapitan ma prawo rzeczy marynarzy, a nawet oficerów wziąć na przechowanie aż do wyjazdu statku.

KAPITAN W STOSUNKU DO PASAŻERÓW

Pomimo, że kapitan nie posiada w stosunku do pasażerów normalnie tej władzy, jaką posiada w stosunku do załogi, to

jednak *kapitan ma prawo żądać od pasażerów posłuchu w granicach ustalonego na statku regulaminu.* Kapitan jest odpowiedzialny za porządek na statku, któremu pasażerowie winni się podporządkować. W teorji sporną jest kwestja, czy stosunki kapitana z pasażerami należą do publicznego czy do prywatnego prawa.

Nieraz może się zdarzyć, że pasażerowie będą zmuszeni w razie niebezpieczeństwa do pomocy, np. przy pompach; wówczas wszystkie prawa kapitana, jakie on ma w stosunku do załogi, będą się odnosiły i do pasażerów.

KAPITAN JAKO URZĘDNIK STANU CYWILNEGO

Kapitan spełnia obowiązki urzędnika cywilnego odnośnie do aktów urodzin i śmierci. Odpowiednie przepisy przewidują formalności spisania podobnego aktu (dobranie dwóch oficerów lub innych wiarogodnych osób i zanotowanie spełnianej czynności w dzienniku okrętowym).

Po ukończeniu podróży wypis z dziennika okrętowego przesyła się do właściwego urzędu stanu cywilnego na lądzie. W prawie anglosaskiem kapitanowie statków morskich udzielają również ślubów, czego niema w recypowanem przez Polskę prawie niemieckiem.

O UMOWIE O PRACĘ MARYNARZY

MORSKIE PRAWO PRACY

Gdybyśmy chcieli dokonać pewnego podziału w dziedzinach, należących do prawa morskiego w najszerszem ujęciu tej nazwy, to moglibyśmy mówić o *prawie morskiem międzynarodowem*, *publicznem i prywatnem*, *państwowem* lub *administracyjnem*, *handlowem*, *ubezpieczeniowem*, *rybackiem*, *karnem*, wreszcie o *prawie morskiem pracowniczem*.

Ta ostatnia nazwa nie zyskała sobie jeszcze obywatelstwa w polskiej terminologji prawniczej. W nauce niemieckiej dopiero odniedawna zaczyna wchodzić w użycie termin „*Seearbeitsrecht*" (Neuhäuser). U nas natomiast, o ile nam to jest wiadome, nie używał nikt podobnej nomenklatury, co zresztą tłumaczy się niesłychanem ubóstwem dorobku piśmienniczego tej młodej dla naszego kraju gałęzi wiedzy prawniczej. Jeśli się jednak zważy, że stosunki pracy na statku różnią się gruntownie od stosunków lądowych, że prawie wszędzie zagranicą praca na morzu jest regulowana specjalnemi aktami ustawczemi (w Niemczech „*Seemannsordnung*", we Francji „*Code du Travail Maritime*"), że nowa polska ustawa o służbie marynarza również różnić się będzie znacznie w porównaniu do odnośnych norm prawnych dla pracowników lądowych, — przyznać należy, że nowa dziedzina prawoznawstwa oddzieliła się od pnia macierzystego — ogólnego morskiego prawa morskiego, usamodzielniła się i żyć może własnem, odrębnem życiem.

Dziedzina ta należy jednocześnie do innej samoistnej dyscypliny wiedzy prawniczej, jaką po wojnie światowej stało się *prawo pracy*. Większość norm prawa pracy należy zarówno do dziedziny prawa prywatnego, jak publicznego. To samo można powiedzieć i o prawie morskiem, jako o tej dziedzinie, w której funkcjonowaniu w dużym stopniu zainteresowany jest czynnik państwowy. Jest cała masa przepisów morskich, które, należąc do

prawa publicznego, wkraczają w dziedzinę prywatnego prawa morskiego, jak np. przepisy o banderze, o rejestracji i pomiarze statku, o dokumentach okrętowych, o oddawaniu sygnałów, o załodze statku, emigracji, rybołóstwie, przepisy zdrowotne i t. p. To też w odniesieniu do pracowniczego prawa morskiego można powiedzieć, że ono podwójnie znajduje się pod wpływem momentów *prawno - publicznych:* raz z tytułu tego, że łączy się z *prawem morskiem,* po drugie, że łączy się z *prawem pracy.*

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA UMOWY

Umowa wiążąca marynarzy z armatorem jest czystą umową najmu usług, czyli według nowszej terminologji — *umową o pracę.* Bez względu na momenty prawno - publiczne, nadające umowie marynarzy specjalne piętno, jest ona instytucją prawa prywatnego i według norm tego prawa winna być w zasadzie regulowana. Wypływa to tak z ustawodawstwa niemieckiego, jak i francuskiego, pomimo, że we Francji angażowanie nowych sił do marynarki handlowej jest połączone z obroną narodową, a mianowicie z przysposobieniem kadr marynarki wojennej przez wciągnięcie kandydata na specjalne listy. Umieszczeni na listach w wypadku mobilizacji mogą być poddani natychmiastowej militaryzacji.

Również umowa oficerów z armatorem jest czystą umową o pracę, natomiast inaczej przedstawia się umowa kapitana z armatorem, która jest umową o pracę, połączoną z umową pełnomocnictwa.

DEFINICJA POJĘCIA „MARYNARZ"

Marynarzem — w rozumieniu obowiązującej w Polsce niemieckiej ustawy z 1902 r. — *jest każda osoba bez różnicy płci* (poza kapitanem i oficerami, za których uważani są również lekarze, intendenci i płatnicy), *przyjęta na rachunek armatora dla pełnienia służby na statku podczas podróży, bez względu na to, czy zaciąg nastąpił lub nie* (§ 2). Wszyscy marynarze tworzą *załogę* (Schiffmannsschaft) statku. Do oficerów (lecz nie do kapitana) mają zastosowanie w zasadzie wszystkie postanowienia, dotyczące statku lub marynarza, o ile ustawa niem. z 1902 r. nie postanawia inaczej.

Powyższe określenie marynarza odpowiada w zupełności terminologji niemieckiej *(Seeleute, Schiffsmann)*, francuskiej *(gens de mer* lub *marins)* i angielskiej *(seamen)*. Tak pojęty termin „marynarza“ wyklucza rzecz oczywista z omawianego przedmiotu żeglugę rzeczną, jak również nader już obszerną w chwili obecnej dziedzinę pracy robotników portowych, uregulowaną u nas odrębnemi przepisami.

KSIĄŻECZKI ŻEGLARSKIE

Przyjęcie na służbę do marynarki handlowej uwarunkowane jest posiadaniem przez kandydata t. zw. *książeczki żeglarskiej*, wydawanej w Polsce przez *Urząd Morski w Gdyni*, na rzecz którego przeszły uprawnienia niemieckich *Urzędów Żeglarskich* (Seemannsamter). Przepis ten, ograniczający w znacznej mierze wolność przyjmowania do pracy, miał i ma na celu kontrolę przez czynnik państwowy zaciągu oraz stanu marynarskiego.

Każdy zaciąg, który odbywa się na obszarze Państwa Polskiego, Urząd Morski wpisuje do książeczki żeglarskiej marynarza i zaznacza w niej termin rozpoczęcia służby. Sporządzona tak książeczka żeglarska służy marynarzowi, jako paszport wyjazdu i paszport morski. Kapitan statku przechowuje książeczkę żeglarską zaciągniętego marynarza przez czas trwania stosunku służbowego (§ 16).

Również pewne ograniczenie zawiera przepis (§ 10), postanawiający, że marynarz, który — według danych swej książeczki żeglarskiej — jest zaciągnięty do służby, nie może być ponownie zaciągnięty, zanim nie wykaże się odpowiednią wzmianką w książeczce żeglarskiej, że dawniejszy jego stosunek służbowy się skończył. Przepis ten ma na celu zapobieżenie sytuacjom, w których marynarz, opuściwszy samowolnie pracę u jednego przedsiębiorcy okrętowego, zgłasza się i jest przyjęty do drugiego.

W Urzędzie Morskim spisuje się wszystkie personalja kandydata, który winien się wylegitymować, o ile jest obywatelem polskim, co do swego stosunku do służby wojskowej, oraz — o ile jest małoletni, lecz powyżej lat 14 — musi wykazać, że został upoważniony przez swego prawnego zastępcę (opiekuna, kuratora) do objęcia służby na statku.

Dopuszczenie do służby na statku nie może nastąpić przed ukończeniem przez kandydata 14 roku życia (§ 7).

Wraz z książeczką żeglarską należy marynarzowi wręczyć przedruki obowiązujących go przepisów prawnych.

ZAWARCIE UMOWY O PRACĘ

Zawarcie *umowy o pracę* następuje *drogą porozumienia* między *armatorem* i *marynarzem.* Forma pisemna na mocy naszych ustaw nie jest obowiązująca (inaczej we Francji, Anglji i Szwecji). W celu ochrony marynarzy przed wyzyskiem, zawodowi pośrednicy pracy dla marynarzy nie są dopuszczani jako zastępcy (§ 12).

Oprócz dwustronnego wyrażenia zgody na pracę na statku, *treść umowy winna być zgłoszona w Urzędzie Morskim w Gdyni, albo we właściwym polskim Konsulacie.* Pomieniony akt zgłoszenia umowy nazywa się *zaciągiem* (Musterung), czyli wciągnięciem do spisu załogi (roli zaciągowej — Musterrolle, rôle d'equipage). Również *zakończenie stosunku służbowego winno być zgłoszone w Urzędzie Morskim.*

Rola zaciągowa winna zawierać (§ 14): nazwę i przynależność państwową statku, nazwisko i miejsce zamieszkania kapitana, nazwisko, miejsce zamieszkania i charakter służby każdego marynarza, port rozpoczęcia podróży, warunki umowy najmu, a w szczególności płacę za godziny nadliczbowe, umówione szczególne warunki najmu oraz wyszczególnienie dziennych racyj żywnościowych i napojów, należnych marynarzowi. Rola podczas podróży musi znajdować się na statku.

Zaciąg (po niem. Anmusterung) oraz zwolnienie z zaciągu (po niem. Abmusterung), jako akty władzy państwowej, *wprowadzają do umowy prywatno - prawnej czynnik prawa publicznego i jest jakgdyby urzędowem potwierdzeniem zawarcia umowy* lub jej *rozwiązania.* Znaczenie zaciągu w umowie pracy marynarza jest doniosłe. Należy podkreślić, że represji karnej ulega dezercja tylko takiego marynarza, którego umowa o pracę została w formie aktu zaciągu zarejestrowana w Urzędzie Morskim.

W podróży zagranicę spis załogi posiada olbrzymie znaczenie, bowiem stanowi on dowód przynależności państwowej członków załogi.

Umowę o pracę marynarza zawiera się: a) *na pewną podróż*, b) *na czas określony*, c) *na czas nieokreślony* (§ 28). Nie jest również wykluczonem zawarcie umowy na okres próbny.

Należy jeszcze dodać, że przy zawarciu z marynarzem umowy najmu należy mu wydać *zaświadczenie* (Heuerschein) za podpisem kapitana lub przedstawiciela armatora, zawierające *istotne warunki umowy*, a w szczególności: 1) nazwę statku, 2) stopień służbowy marynarza, 3) określenie podróży albo czas trwania podróży, 4) wysokość płacy marynarza, 5) termin i miejsce zaciągu (§ 27).

OGÓLNE OBOWIĄZKI STRON

Ustawa niemiecka z 1902 roku niewiele mówi o obowiązkach armatora, natomiast nierównie więcej daje przepisów, dotyczących obowiązków marynarzy. W braku bardziej szczegółowych danych, należy uznać, że armator z dobrą wiarą winien wykonywać przyjęte na siebie obowiązki. Ponadto pozostają oczywiście w mocy przepisy ustawy z 1902 r., jak np. o wypłacie lub o leczeniu marynarzy.

Przeciwko marynarzowi, który po dokonaniu zaciągu bez powodu dostatecznego uchyla się od przystąpienia do służby lub pełnienia dalszej służby, mogą być wydane na wniosek kapitana przez Urząd Morski, a gdzie takiego niema — przez miejscowe organy bezpieczeństwa, *zarządzenia przymusowe celem nakłonienia marynarza do spełnienia swego obowiązku* (§ 33). *Przepis powyższy jest niezmiernie charakterystyczny i w swej treści ogromnie odbiega od warunków umów pracowniczych na lądzie.*

We wszystkich cywilizowanych krajach, gdzie od wieków zniesiono niewolnictwo lub pańszczyznę, samowolne odejście pracownika z pracy nie może w zasadzie powodować w stosunku do niego represyj karnych. Ograniczenie marynarza, określone w powołanym wyżej § 33 ust. z 1902 r., upodobniające umowę o pracę marynarza do służby wojskowej, *są przejawem momentów prawa publicznego, które w umowie o pracę na morzu zajęły poczesne miejsce.*

Uchylenie się od służby, czyli dezercja zaciągniętego marynarza, jest *niedopuszczalna i karalna*. Ustawa przewiduje za dezercję karę grzywny lub do 1 roku więzienia. Zagranicą Konsul,

który, jak wiadomo, sprawuje czynności Urzędu Morskiego, ma prawo żądać u miejscowych władz pomocy policji, która winna aresztować dezertera i odstawić go na statek. Marynarz, który przed odejściem statku nie wrócił dobrowolnie na służbę, albo nie został przymusowo sprowadzony na statek spowrotem, traci prawo do zarobionej płacy (§ 94). Jest to sui generis grzywna, która idzie jednak nie na korzyść Skarbu Państwa, lecz do kasy armatora.

Postanowienia powyższe, oparte na pierwiastkach prawnopublicznych, różnią się wybitnie od norm prawnych, jakie od wielu lat przyjęliśmy uważać za kardynalne podstawy nowoczesnej umowy o pracę. Bezkarność natychmiastowego samowolnego odejścia z zajęcia pracownika prywatnego jest dla ogólnych pojęć prawnych państw europejskich wieku XX — niemal że pewnikiem. Na innej płaszczyźnie możemy rozpatrywać ewentualne skutki cywilne rozwiązania umowy przez pracownika bez okresu wypowiedzenia. Może to być słuszna skarga pracodawcy przeciwko pracownikowi o szkody i straty. Ale represyj karnych ustawy naogół nie przewidywały. W prawie pracowniczem morskiem jest inaczej, samowolne opuszczenie pracy *po dokonaniu zaciągu* jest karalne i to jest *jedna z jaskrawych różnic między prawem lądowem a owianem pierwiastkiem publicznym prawem morskiem.*

Czy pomiędzy wyżej omówionemi przepisami ustawy z 1902 r. a polskim dekretem o umowie o pr. robotników istnieje sprzeczność? Co do poszczególnych artykułów — *nie*, ale co do ducha polskiego dekretu — niewątpliwie *tak*. I gdyby nie odnośne przepisy karne, które pozostały w mocy, to należałoby stwierdzić, że wszystkie przepisy ustawy z 1902 r. o niedopuszczalności dezercji są uchylone, a tem samem pozbawione wszelkich sankcyj.

STRAJK MARYNARZY NA MORZU

Strajk marynarzy na pełnem morzu jest wzbroniony przez wszystkie ustawodawstwa świata cywilizowanego. Również i ustawa z 1902 r. zagraża represją karną wszelkim przejawom czy to indywidualnego, czy to zbiorowego nieposłuszeństwa załogi wobec kapitana. Jest to zupełnie zrozumiałe wobec warunków pracy na morzu i niebezpieczeństwa, jakiemu musiałby ulec statek na wypadek odmowy przez całą załogę, lub jej znaczną część,

wykonywania rozkazów kapitana. Niezbędnym wymogiem karalności strajku — jest wystosowanie do marynarzy przez przełożonego wezwania do podjęcia pracy (§ 100 i nast.). Zakaz strajku na pełnem morzu uzasadniony jest koniecznością wyższą.

URLOPY

Ustawa z 1902 r., wspominając w § 37 o *urlopie*, ma na myśli jedynie wypadki zwalniania marynarzy w niedziele i dni świąteczne w porcie i na redzie, jeżeli niema ku temu ważnych powodów na przeszkodzie, w celu umożliwienia im udziału w nabożeństwie ich wyznania, nie ma zaś na myśli instytucji dłuższego urlopu wypoczynkowego.

Nasuwałoby się tutaj pytanie, czy w dziedzinie urlopów obowiązuje ustawa z dnia 16 maja 1922 r. o urlopach pracowników, zatrudnionych w przemyśle i handlu, której artykuł 1 m. in. stanowi, że pracownicy, zatrudnieni na mocy umowy w przemyśle, komunikacji i przewozie, mają prawo do korzystania co rok z płatnego urlopu. Ponieważ przedsiębiorstwa okrętowe nie należą do sezonowych, należałoby uznać, że wyżej wspomniana ustawa obowiązywaćby winna w całej pełni.

W praktyce jednak *ustawa o urlopach nie jest stosowana w przedsiębiorstwach okrętowych.* W kwestji tej wydał Minister Przemysłu i Handlu zarządzenie z dn. 28 listopada 1929 r. (nieogłoszone w Dzienniku Ustaw).

W zarządzeniu tem zaleca Minister udzielanie marynarzom 8-dniowych urlopów po roku pracy w tem samem przedsiębiorstwie, a 15-dniowych po trzech latach takiej pracy. Urlop powinien być udzielany niepodzielnie, o ile warunki pracy na statku na to pozwalają, jednak w żadnym wypadku nie może przekroczyć czasu postoju statku w porcie ojczystym. Armator decyduje o podziale i czasie udzielenia urlopu. Rozwiązanie umowy o pracę nie stwarza przerwy, jeżeli marynarz w ciągu najbliższych trzech miesięcy zaciągnie się do służby na statku, należącym do tego samego armatora. Oficerów zarządzenie nie dotyczy.

WYNAGRODZENIE

Zdarzyć się może, że przy zawarciu umowy o pracę *wysokość płacy* marynarza nie zostanie wyraźnie ustalona. Wówczas,

w razie wątpliwości, Urząd Morski określa należne wynagrodzenie, biorąc za podstawę ogólnie przyjętą płacę w chwili dokonania zaciągu w porcie, w którym marynarz został zaciągnięty.

O ile umowa nie postanawia inaczej, *płaca należy się marynarzowi dopiero po ukończeniu podróży albo stosunku służbowego* (§ 45). Jest to zatem usankcjonowanie wypłaty wynagrodzenia zdołu.

Ustawa ustanawia obowiązek zaprowadzenia księgi obrachunkowej, służącej do zapisywania w regularnych odstępach czasu wszelkich danych, dotyczących wypłaconego zarobku, godzin nadliczbowych i t. p.

W wypadku, gdy statek *dłużej niż 2 lata* pozostaje poza portem ojczystym, marynarzowi, pozostającemu od 2 lat w służbie na statku, *podwyższa się płacę*, o ile umówiona jest na czas (§ 52). Ustawa dokładnie określa termin, w którym podwyżka ta automatycznie wchodzi w życie, oraz wysokość podwyżki. *Jednocześnie z uzyskaniem podwyżki płacy, niższe stopnie marynarzy,* a mianowicie chłopiec okrętowy i młodszy marynarz, *awansują automatycznie na odpowiedni stopień służbowy.*

Postanowienia powyższe zasługują na uwagę, są bowiem wprowadzeniem do umowy o charakterze prywatno - prawnej czynnika publiczno - prawnego w postaci niezależnego do woli pracodawcy *obowiązkowego awansu* oraz *podwyżki płacy* marynarza. Nie potrafilibyśmy znaleźć analogicznych przepisów w żadnej inne umowie o pracę, natomiast nader często spotyka się podobne automatyczne awanse płac w polskich i zagranicznych ustawach uposażeniowych urzędników państwowych.

Ciekawy jest przepis stanowiący (§ 43), że jeśli po rozpoczęciu służby przez marynarza okaże się, że marynarz *niezdatny jest* do wykonywania tej służby, do której został najęty, *kapitan ma prawo obniżyć mu stopień służbowy i odpowiednio zmniejszyć mu płacę.* Prawo to nie przysługuje w stosunku do oficerów statku. Od powyższego zarządzenia marynarzowi *przysługuje odwołanie do Urzędu Morskiego.* Oprócz *wynagrodzenia w gotówce,* marynarzowi należy się *wyżywienie* na koszt armatora oraz *odpowiednie pomieszczenie.*

ROZWIĄZANIE UMOWY O PRACĘ

Tak jak przyjęcie do pracy na statku, również i rozwiązanie stosunku służbowego winno być zgłoszone niezwłocznie przez kapitana i zwalniających się marynarzy w Urzędzie Morskim. Dopiero przez powyższe zgłoszenie następuje ważne — z punktu widzenia prawa publicznego — *zwolnienie z zaciągu* (Abmusterung). Dokonywa się ono w Urzędzie Morskim, właściwym dla portu, w którym statek ma swój postój, jeżeli inaczej nie umówiono, a w razie utraty statku — w pierwszym Urzędzie Morskim (zagranicą w Konsulacie), do którego można się zwrócić (§ 18). W naszych stosunkach, rzecz oczywista, w praktyce można w grę wchodzić jeden tylko Urząd Morski, jaki istnieje (w Gdyni).

Zwolnienie marynarza z zaciągu Urząd Morski wpisuje do książeczki żeglarskiej marynarza i do roli zaciągowej (§ 22).

Umowa o pracę marynarza rozwiązuje się:

I. *po ukończeniu podróży, o ile umowa została zawarta na pewną podróż,*

II. *wskutek upływu czasu, na który została zawarta,*

III. *wskutek utraty lub uszkodzenia statku,*

IV. *wypowiedzenia umowy przez jedną ze stron,*

V. *wskutek śmierci marynarza.*

W braku miejsca możemy tu tylko zaznaczyć, że *termin wypowiedzenia i wszelkie inne terminy rozwiązania umowy winny być jednakowe dla obu umawiających się stron.* W razie zawarcia umowy sprzecznej z powyższym przepisem, marynarz może skorzystać z terminów, przyznanych drugiej stronie.

W braku odpowiednich postanowień umownych, *każda ze stron może w jakimkolwiek porcie,* do którego statek w celu ładowania lub wyładowania zawinie, *umowę wypowiedzieć przy zachowaniu terminu wypowiedzenia 24 godzin. W praktyce stosuje się 48-godzinne wypowiedzenie.* Taki termin zaleca stosować zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu.

Natrafiamy tutaj na kardynalną sprzeczność, jaka zachodzi między ustawą z 1902 r. a polskiem rozporządzeniem Prezydenta o umowie o pracę robotników z 1928 r., które w art. 11 wyraźnie postanawia (przepis o charakterze prawa publicznego), że umowa, zawarta na czas nieokreślony może być rozwiązana przez każdą ze

stron przez wypowiedzenie, dokonane conajmniej *na dwa tygodnie naprzód.*

24-o względnie 48-o - godzinny stosowany w praktyce okres wypowiedzenia uzasadniany jest przez władze państwowe w Polsce oraz związki armatorów tym argumentem, że niemiecka ustawa żeglarska z 1902 r. stanowi prawo *szczególne*, nieuchylone przez późniejsze polskie ogólne przepisy o umowie o pracę robotników.

PRZEPISY DYSCYPLINARNE

Na statku na pełnem morzu kapitan jest dla załogi *najwyższą wyrocznią i trybunałem.* Dopiero w porcie dla rozstrzygania sporów i zatargów powołane są w ustawie z 1902 r. specjalne urzędy, t. zw. *Urzędy Żeglarskie* (Seemannsamter), jako władze, sprawujące kontrolę i opiekę nad stosunkiem służbowym marynarza. Podług polskich przepisów, *do zakresu działania Urzędu Morskiego należą między innemi sprawy służby żeglarskiej morskiej.* Urząd Morski przejął więc funkcje dawnego niemieckiego Urzędu Żeglarskiego.

Funkcje Urzędu Morskiego, który jest podległy Ministrowi Przemysłu i Handlu, są w zakresie kontroli i nadzoru służby marynarza bardzo wielostronne, a więc m. in. Urząd sporządza *akt zaciągu marynarza, wydaje zarządzenia przymusowe w celu nakłonienia uchylającego się od pełnienia służby marynarza do powrotu, spółdziała przy wypłacaniu marynarzom wynagrodzenia i t. p.*

Zagranicą polskie Konsulaty spełniają funkcje Urzędu Morskiego, wypływające z ustawy 1902 r. Dotyczy to oczywiście tych tylko Konsulatów, w obrębie działania których znajduje się port morski.

Źródło kompetencji Konsulów w sprawach marynarki handlowej powstało z troski o rozwój gospodarczy każdego państwa, posiadającego marynarkę handlową, stąd też oddanie marynarki pod opiekę organów państwowych zagranicą. Jak słusznie wyraził się prof. Rostworowski w swem dziele o jurysdykcji na statkach handlowych, tendencją współczesnych nowszych ustawodawstw jest zacieśnić jaknajbardziej węzły, łączące okręt handlowy z jego ojczyzną, nie bacząc na to, czy okręt ten wejdzie w sferę

obcego porządku prawnego, czy też nie. Ponieważ państwo nie chce być pozbawione wpływu na panujące na statku stosunki wówczas, gdy ten odbywa dalekie podróże, władzę państwową w stosunku do tych okrętów, przez czas oddalenia od ojczyzny, sprawują właściwi Konsulowie.

Kapitan posiada nad załogą pełną władzę dyscyplinarną, którą może częściowo przelać na pierwszych oficerów. Należy tutaj zaznaczyć, że kapitan uprawniony jest do karania marynarzy za cały szereg wymienionych w ustawie wykroczeń, z których na plan pierwszy wysuwają się przestępstwa przeciwko dyscyplinie.

Przepisy dyscyplinarne nie wyłączają oczywiście istnienia przepisów karnych, stosowanych przez Urząd Morski z prawem odwołania się do sądu, z tem, że w wypadkach większej wagi pierwszą instancją dla tych spraw będą sądy powszechne.

LUDZIE MORZA I POMORZA

APELMAN Elert, kapitan polskiego statku „Latający Jeleń", brał udział w bitwie pod Oliwą 28.XI.1627 r.

APELMAN Wilhelm był admirałem floty polskiej Zygmunta Augusta.

ARCISZEWSKI Krzysztof, ur. 1592, um. 1656, marynarz i generał artylerji, walczył zwycięsko jako generał i admirał holenderski w Brazylji przeciwko Portugalczykom w 1629—1637. Wezwany do powrotu przez Władysława IV został w 1646 „starszym nad armatą", czyli generałem i organizatorem artylerji. Holendrzy wystawili mu pomnik w Pernambuco i wybili medal na jego cześć.

Dr. ARCTOWSKI Henryk, ur. 1871, klimatolog, geograf i podróżnik, brał udział w pierwszej wyprawie polarnej do bieguna południowego na statku „Belgica" w 1897—1899, badał lodowce, wahania temperatury i ciśnienie powietrza w okolicach polarnych, w Am. Północnej, na Nowej Zelandji i t. d.

BAGIŃSKI Henryk, pułkownik, ur. 19.I.1888, pisarz morski; napisał szereg prac z zakresu spraw morskich, jak „Zagadnienie dostępu Polski do morza" w 1927.

BAŻEŃSKI Jan, wojewoda gdański; walczył w Hiszpanji z Maurami pod Piotrem Aragońskim, stworzył przeciwkrzyżacki Związek Jaszczurczy, któremu przywodził i doprowadził do zrzucenia jarzma krzyżackiego.

Von der BECKE Herman, radca miejski Gdańska; był członkiem „Komisji Okrętów Królewskich", stworzonej przez Zygmunta III w 1626 r., brał udział w bitwie morskiej pod Oliwą 28.XI.1627 r.

BECKER Claus, admirał marynarki wojennej polskiej; doznał porażki od Duńczyków pod Gdańskiem 4.XII.1637, tracąc trzy okręty.

BENIOWSKI Maurycy, ur. 1741 w Werbowie na Słowaczyźnie, um. 23.V.1786 na Madagaskarze; konfederat barski, podróżnik, zesłany na Kamczatkę, podniósł bunt, zajął statek rosyjski, udał się nim w podróż morską, dotarł do Madagaskaru, zawojował część wyspy, w czasie walk o niepodległość Stanów Zjednoczonych udał się do Ameryki, wróciwszy stamtąd na Madagaskar, ogłosił się królem, wreszcie popadł w zatarg z Francją i zginął w walce z Francuzami.

BERNADZIKIEWICZ inż., wyruszył 10.VI 1934 na czele ekspedycji naukowej na Szpicberg, jako kierownik służby radjo-elektrycznej i operator filmowy.

BETEN Aleksander, admirał; był w końcu 1635 r. dowódcą eskadry marynarki Władysława IV.

BIAŁYNICKI Birula Aleksander, zoolog; brał udział w ostatniej wyprawie podbiegunowej bar. Tolla w 1889—1903.

BIELIŃSKI Jan, ur. ok. 1690, wojewoda malborski, marszałek Trybunału Kor; za zasługi wojenne i dyplomatyczne obdarzony przez Jana Kazimierza starostwem malborskiem.

BOBELAK Stanisław, ur. 1862 w Małopolsce, marynarz w służbie austr., zwiedził Oceanję, Japonję, Chiny, Indje, Kamczatkę, Filipiny, Borneo, Amerykę, brał udział w wyprawie do bieguna północnego w 1882—1883, pisywał do „Naokoło Świata“.

BODECK Mikołaj, był członkiem „Komisji Okrętów Królewskich“, utworzonej przez Władysława IV w grudniu 1635 r.

BOGUSŁAWSKI Wilhelm, ur. 1825 w Lachowcach na Wołyniu, historyk słowiańszczyzny zachodniej, odbywał liczne podróże, zajmował się kolonizacją parańską.

BOGUSZ z Ziemblic, kasztelan gdański; bronił za Łokietka Gdańska przeciw Brandenburczykom, wezwał do pomocy Krzyżaków, którzy wyłudziwszy od niego oddanie zamku, urządzili w 1308 rzeź, wycinając załogę i ludność polską i spalili miasto.

BOHOMOLEC Andrzej, por. ułanów, ur. 22.XI, 1900; kierował wyprawą yachtu „Dal“ z Gdyni do Ameryki Północ. w 1933—1934.

Dr. BOROWIK Józef, ur. 9.III.1891 w Kownie, ichtjolog; jest dyrektorem Instytutu Bałtyckiego; w 1915 brał udział w badaniach ichtjologicznych na rzece Ural, w 1916 na rzece Białej w gub. ufimskiej, 1917—1918 był naczelnym ichtjologiem w okręgu kozaków uralskich.

BOROWSKI G., inżynier marynarki ros.; opisywał swe podróże morskie w „Tygodniku Illustrowanym“ 1884.

BOROWSKI Zygmunt dowodził chorągwią Gryffitów pod Grunwaldem 1410.

BORZYMOWSKI Marcin, poeta XVII w., napisał pierwszy polski poemat morski „Morska nawigacja do Lubeka r. p. 1651“.

Dr. CEJNOWA Florjan, ur. 4.V.1817 w Sławoszewie, pow. puckiego, um. 26.III.1881, etnograf i pisarz kaszubski; pisał wiele o narzeczu kaszubskiem i szerzył oświatę na Kaszubach.

CENTKIEWICZ Czesław, inż. był kierownikiem polskiej ekspedycji polarnej 1932—1933 na wyspę Niedźwiedzią .

CHEŁMICKI J. C. C., był generałem porugalskim; badał wyspy Cap Verde i wydał ich opis geograficzny w języku portugalskim.

CHOJECKI Edmund (Charles Edmond) ur. 1822 na Podlasiu, um. 1898 w Paryżu; pisarz i podróżnik; 1849 badał w Egipcie języki wschodnie, towarzyszył Napoleonowi III w podróżach na morza północne, w 1867 zorganizował z ramienia wicekróla Egiptu dział egipski na powszechnej wystawie w Paryżu.

CHOMENTOWSKI Stanisław, ur. 1673 w Łasku, um. 1728, wojewoda mazowiecki i marszałek polny koronny; posłował od Augusta II do Turcji, walczył pod Malborgiem, jako przeciwnik Leszczyńskeigo.

CHRZANOWSKI Bernard, ur. 1862 w Wojnowicach Wlkp., adwokat, działacz społeczny; członek Rady Gł. Ligi Morskiej i Kolonjalnej, od wielu lat zajmuje się Kaszubami i polskim Bałtykiem.

CIĄGLIŃSKI Józef, ur. 15.III.1869 w Warszawie; zesłany w 1897 do Ustsysolska w gub. wołogodzkiej, prowadził stację meteorologiczną Wierchniaja Miszicha, 1901—1902 brał udział w wyprawie na ocean Lodowaty.

CIENKOWSKI Leon, ur. 1822 w Warszawie, um. 8.10.1887 w Lipsku, zoolog, botanik i podróżnik; brał udział w wyprawie pułkownika ros. Kowalskiego do Egiptu i Sudanu, w 1856 zwiedzał zachodnią Europę, w 1870 odbył podróż naukową do Grecji i na Archipelag, w 1880 na Białe morze i wyspy Sołowieckie, których florę zbadał.

CONRAD Joseph (Józef Korzeniowski), ur. 1957 na Podolu, um. 1924, marynarz, podróżnik i pisarz angielski.

CZAPSKI Franciszek Mirosław, podkomorzy malborski, odparł Szwedów pod Tucholą, oblegał Malborg, zdobył Człuchów, walczył pod Tczewem, Gniewem i Grudziądzem, zniósł pod Chojnicami oddział rajtarów szwedzkich .

Dr. CZOŁOWSKI Aleksander, ur. 27.II.1865 w Bakończycach, historyk i archeolog; członek Rady Głównej Ligi Morskiej i Kolonjalnej, już przed wojną zajmował się zagadnieniem morskiem, bada historję marynarki polskiej; napisał: „Marynarka w Polsce. Szkic historyczny“.

DANTYSZEK Jan (Flachsbinder, Dantiscus) ur. 1.XI.1485 w Gdańsku, um. 28.X.1548 w Licbarku; podróżował w 1505 po Korfu, Peloponezie, Krecie, Cyprze i Palestynie.

DAWIDOWICZ Dawid, starosta grodzieński, walczył od 1314 zwycięsko z Krzyżakami.

DEMBOWSKI Herkules, ur. 12.IV.1812, um. 19.I.1881 w Allizzate; marynarz i astronom, zbudował w 1860 własne obserwatorjum astronomiczne w Gallerete, gdzie prowadził obserwacje do 1879 r.

DENHOFF (Dönhoff) Ernest, generał gwardji koronnej, był wojewodą malborskim w 1685 r.

DENHOFF Gerard hr., wojewoda pomorski, odparł Szwedów od Górzna, w 1627 odebrał Szwedom Puck, w 1629 bronił Torunia, w 1635 został wraz z baronem Z. Guldensternem członkiem „Komisji Okrętów Królewskich“ czyli Admiralicji.

DENHOFF Jerzy Olbracht, ur. 1648, um. 1702; syn starosty bydgoskiego, kanclerz królowej Marysieńki, w 1698 odbierał hołd dla Augusta II od miast pruskich.

DERDOWSKI Hieronim, um. 1892 w Winonie w St. Zj.; pisarz i poeta ludowy kaszubski, wyemigrował w 1888 do Stanów Zjednoczonych, gdzie redagował pisma.

DĘBSKI Jan, ur. 13.XII.1889 w Niżcu, wiceprezes Zarządu Gł. Ligi Morskiej i Kolonjalnej; był wicemarszałkiem Sejmu i przez 8 lat przewodniczącym komisji spraw zagranicznych Sejmu, kierował wydziałem morskim L. M. K., redaguje „Sprawy Morskie i Kolonjalne“.

DICKMAN Arndt z Lubeki, admirał, był głównodowodzącym floty Zygmunta III, na czele której odniósł zwycięstwo nad Szwedami 28.XI.1627 pod Oliwą, w której to zwycięskiej bitwie zginął.

Dr. DOBROWOLSKI Antoni Bolesław, zm. 1872, geofizyk i podróżnik; brał udział w wyprawie belgijskiej do bieguna południowego na statku „Belgica“ w 1897—1899; napisał szereg prac z dziedziny meteorologji.

DOMINIK, inżynier wenecki, budował w Elblągu wraz z Jakóbem i Stefanem Chrystjanem w 1570—1572 pierwszy statek królewski Zygmunta Augusta „Smok“.

DRESZER-ORLICZ Gustaw, generał, ur. 2.X.1889 w Jadowie; działacz kolonjalny i morski, prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, pod którego zarządem liczba członków Ligi M. K. wzrosła w ciągu 3 lat z 27.000 do 240.000; stworzył Fundusz Kolonjalny; w 1931 odbył podróż propagandową do Stanów Zjednoczonych.

DROHOJEWSKI Jan Tomasz, starosta przemyski; posłował od Stefana Batorego do Turcji do Sułtana Amurata w 1578, wystawił własnym kosztem chorągiew przeciw Gdańszczanom i dowodził nią.

DZIAŁYŃSKI Jan, um. 1585; wojewoda chełmiński od 1556 r. występował przeciw Unji Prus z Koroną, gdy jednak wybuchł bunt Gdańszczan przeciw Batoremu, nakłonił Gdańsk do uległości.

DZIAŁYŃSKI Paweł, um. 1643, wojewoda pomorski; posłował w 1597 do Anglji w sprawie Gdańska, poczem pośredniczył z ramienia Zygmunta III między Stanami Holenderskiemi a Hiszpanją w sporach handlowo-morskich.

DZIAŁYŃSKI Stanisław, wojewoda malborski, był w 1612 komisarzem królewskim do urządzenia Prus Książęcych.

DZIERŻANOWSKI Michał, um. 1808 w Wiedniu; podróżnik-zawadjaka; walczył w Niderlandach w 1747, potem w Indjach Wschodnich, odbył pielgrzymkę do Ziemi Świętej.

DZWONKOWSKI Teodor Anzelm, będąc w służbie holenderskiej, podróżował w XVIII w. na wyspy Malajskie, zwiedzał południową Afrykę.

EMDEN von Tomasz, był kaprem flotylli Zygmunta Augusta, stworzonej 1557 r.

FARENSBACH Jerzy, 1551—1602, wojewoda wendeński, namiestnik wyspy Ozylji; walczył z Duńczykami i Gdańszczanami przeciw Batoremu, któremu później złożył hołd i wszedł do służby Rzplitej.

FARENSBACH Konrad, um. 1589, zwiedził Europę oraz w 1587 Turcję wraz z Krzysztofem Dzierżkiem.

FELIKSIAK Stanisław, ur. 6.VI.1906 w Łodzi; w 1931—32 brał udział w podróży naukowej prof. Roszkowskiego na „Darze Pomorza“ do Brazylji Płn. na Martynikę i Azory.

FERBER Konstanty, był członkiem „Komisji Okrętów Królewskich“, utworzonej przez Władysława IV. w grudniu 1635.

FIEGENÓW M. wstąpił w 1563 do służby kaperskiej flotylli Zygmunta Augusta ze statkami własnemi „Gryfem“ i „Lwem“.

FIRLEJ Mikołaj, um. 1526, hetman w. koronny; posłował 1489 i 1499 do Kazimierza Jagiellończyka do sułtana Bajazeta II, walczył z Albrechtem Brandenburskim 1500—1521, oblegał Holąd, zdobył Kwidzyń i podszedł pod Królewiec.

FISCHER Jan Józef, ur. 1875 w Krakowie, żeglarz i podróżnik; od 1893—1895 zwiedził rowerem Europę zachodnią, Afrykę północną, wyspy Kanaryjskie, żeglował w 1925 pierwszym polskim yachtem po Bałtyku.

GACKA, Kaszub, założył osadę Gatzle w Minnesoto.

GASPAR DA GAMA (Gaspar da India), ur. ok. 1450 w Poznaniu, um. po 1510, żeglarz, odgrywał od 1480 wybitną rolę w Indjach, w 1500—1501 brał udział w wyprawie Pedroalvaresa Cabrala, która odkryła Brazylję; zachowane fragmentarycznie notatki Gaspara da Gama stanowiły jedno z najważniejszych źródeł geografji XVI w. o krajach nad oceanem Indyjskim.

GENDERICH, był kaprem flotylli Zygmunta Augusta, stworzonej 1557.

GEMBICKI Wawrzyniec, ur. 1559—1624, arcybiskup gnieźnieński, biskup chełmiński, sekretarz koronny Batorego; osadził Jezuitów w Gdańsku.

GESCHKAU Kacper, opat, należał do Komisji Morskiej, utworzonej przez Zygmunta Augusta w Gdańsku w 1568.

GETKANT Fryderyk, zm. ok. 1663 we Lwowie, inżynier wojskowy; badał z polecenia Władysława IV. wybrzeże morskie celem wybrania odpowiednich miejsc na porty wojenne, sporządził 15 dokładnych map wybrzeża i miast pomorskich.

GINSBERT Juljusz Mieczysław (Jim Poker), ur. 18.V.1892 w Warszawie, inżynier, pisarz morski.

GNIŃSKI Jan, um. 1685; wojewoda chełmiński w 1658, podkanclerzy koronny, posłował 1677—1678 do sułtana Mahometa IV i przebywał w Stambule dwa lata.

GODOWSKI Karol, um. 1929, był kapitanem korwety urugwajskiej.

GORAJSKI Zbigniew, um. 1655, kasztelan chełmiński; walczył pod Chocimem, zwiedził około 1640 r. Europę Zachodnią, Ziemię Świętą, Egipt i Arabję.

Dr. GORCZYŃSKI Władysław, ur. 19.III.1879 w Bramkach; meteorolog i klimatolog; od 1915—1916 odbył podróże naukowe: Afryka Płn. francuska, Egipt, Nubia, Azja Mniejsza, Kaukaz, Buchara, Azja Środkowa, Szpicberg, 1922: Kongo, wyspy podrównikowe na Atlantyku, San Tome, Principe, Fernandopo, 1923: Sjam, Jawa, czynił pomiary na morzu Śródziemnem i oceanie Indyjskim, w 1924—28 podróżował kilkakrotnie po Afryce, oazach Sahary, w 1926—1928 trzykrotnie po Ameryce, Meksyku, skonstruował „solarim etr“ przyrząd do mierzenia natężenia promieniowania światła słonecznego.

Ks. GÓRECKI J., dominikanin; działał w 1653 w Rzymie z ramienia Jakóba Kurlandzkiego w sprawie wyprawy kolonjalnej do niezbadanych krajów zamorskich.

GÓRKA Andrzej, um. 1584, kasztelan międzyrzecki; wystawił własnym kosztem znaczny oddział na wyprawę Batorego do Gdańska.

GÓRKA Łukasz, um. 1475; posłował od Warneńczyka do sułtana Amurata, dostał się do niewoli krzyżackiej w wyprawie pod Chojnice 1454.

GÓRKA Łukasz, 1472—1542, kasztelan lędzki, wysłany w 1510 do zbuntowanego Gdańska, podpisał traktat lenniczy bytowsko-lemborski.

GRUDZIŃSKI Jędrzej Karol, um. 1678; wojewoda poznański w 1661, walczył pod Ujściem 1655, pobił Szwedów pod Dębnicą i Toruniem 1658.

GRZYWIŃSKI Jan, ur. 1878 w Zdżarach; publicysta; uprawia propagandę żeglugi morskiej.

GULDENSZTER Zygmunt, pochodzenia szwedzkiego, wojewoda pomorski; kierował wraz z Gerardem Denhoffem za Władysława IV flotą polską oraz obroną twierdz portowych Pucka, Władysławowa i Kazimierzowa, był członkiem „Komisji Okrętów Królewskich", czyli Admiralicji, utworzonej przez Władysława IV w 1635 r.

HANYNKES Otton, był kaprem flotylli Zygmunta Augusta, stworzonej w 1557 r.

HELDBARK Józef, był kaprem flotylli utworzonej przez Zygmunta Augusta w 1557 r.

HENNER Henryk, ławnik; był członkiem „Komisji Okrętów Królewskich", ustanowionej w 1635 przez Władysława IV.

HEWEL Jerzy, mieszczanin gdański; miał przez Władysława IV powierzony zakup statków w 1635 r., nabył 12 okrętów, w grudniu tegoż roku został członkiem „Komisji Okrętów Królewskich", a w 1636 królewskim poborcą ceł morskich w portach: gdańskim, piławskim, kłajpedzkim i libawskim.

HEWELJUSZ Jan, ur. 23.I.1611 w Gdańsku, um. 28.I.1687, astronom gdański; urządził obserwatorjum w Gdańsku; Jan Kazimierz i Jan III darzyli go szczególnemi względami; utworzył 12 nowych gwiazdozbiorów, z których jeden nazwał „Tarczą Sobieskiego".

Dr. HŁASKO Florjan, ur. 16.IV.1865 w Kubinie, w Witebszczyźnie, um. 9.XII.1921, komandor i lekarz marynarki wojennej, przebywał 20 lat na morzu, biorąc udział w różnych wyprawach wojennych mar. rosyjskiej, napisał: „Morzem ku Polsce. Z pamiętnika marynarza".

Ks. HOZJUSZ Stanisław, ur. 5.V.1504, um. 5.VIII.1579, kardynał, biskup warmiński, główny przeciwnik reformacji w Polsce.

HUBERT Witold, inżynier morski; ur. 24.VI.1889, marynarz i pisarz morski, odbył podróż na Bliski i Daleki Wschód, studjuje historję marynarki polskiej.

JAKIMOWSKI Marek; jako jeniec wojenny turecki zbuntował w 1621 załogę statku tureckiego na morzu Śródziemnem, oswobodził współjeńców, pobił załogę turecką i w triumfie wkroczył do Rzymu; zdobyte bandery ofiarował papieżowi i kościołowi na Skałce.

JAKÓB, inżynier wenecki; budował wraz z inżynierem Dominikiem i Stefanem Chrystjanem w 1570—1572 w Elblągu pierwszy statek królewski Zygmunta Augusta „Smok".

JAKÓB Kurlandzki, ur. 28.X.1610 w Goldyndze, um. XII.31.1682; lennik Rzplitej, przy pomocy dyplomacji Rzplitej uzyskał kolonje zamorskie: wyspę Tobago w morzu Karaibskiem w 1650, wyspę Św. Andrzeja i terytorja Gambji w północno-zachodniej Afryce.

JAN z Kolna, Joannes Scolvus, rzekomy odkrywca Ameryki; reklamowany dla polskości, prawdopodobnie skandynawczyk, który w 1476 dotarł do Grenlandji.

JAN z Tulczyna, zdobywał przy boku Marka Jakimowskiego galarę turecką w 1621.

JARMUSZEWSKI Leopold, ur. 8.XI.1886 w Gościeradowie Lub., malarz-marynista.

KAMIEŃSKI Michał, ur. 24.XI.1886 w gub. mohylewskiej, magister astronomji i geodezji; był dyrektorem obserwatorjum morskiego we Władywostoku, podróżował 1914—1920 po Syberji, 1920—1922 po Japonji.

KAMIEŃSKI Mieczysław ,ur. 1822, um. 4.VII.1859 pod Magenta; inżynier górniczy i żeglarz.

KAZANOWSKI, walczył (na czele korpusu) zwycięsko ze Szwedami w Prusach Książęcych i na Warmji w 1627 r.

KERKHORNER Jerzy, był kaprem flotylli kaperskiej Zygmunta Augusta, stworzonej w 1557 r.

KLECZKOWSKI MICHAŁ Al., ur. 27.II.1818 w Kleczkowie, um. 27.II. 1886 w Paryżu, dyplomata i chinolog; od 1847—1863 przebywał jako dyplomata francuski w Chinach, w 1848 w odważnej podróży morskiej odszukał zaginiony statek „Narval" na Korei, po powrocie z Chin był profesorem chińskiego języka w „Ecole des langues vivantes", wydał „Cours graduel et complet du chinois", 1877.

KLEJNOT Turski Józef, ur. w Rewlu, pisarz i działacz morski, założyciel i redaktor „Żeglarza polskiego".

KLONOWICZ Sebastjan, ur. około 1551 w Sulmierzycach, um. 29.VIII. 1608, poeta; napisał „Flis", 1601, opis życia flisaków i podróży statkiem Wisłą do Gdańska.

KŁOCZKOWSKI Piotr, sekretarz przyboczny Stefana Batorego, stworzył z polecenia króla w 1577 marynarkę wojenną z 6 okrętów, z któremi prowadził akcję w zatoce Fryskiej.

KONARSKI Krzysztof; należał wraz z Jerzym Kleefeldem do Komisji, czuwającej nad flotą kaperską Zygmunta Augusta, utworzonej w 1557 r.., od 1568 był członkiem „Komisji Morskiej".

KORECKI Samuel, — 1662; w walce z Turkami popadł w niewolę, uszedł z więzienia w Konstantynopolu w 1618 r., napadnięty na pełnem morzu, zagrzał załogę do walki i odpędził statek korsarski.

KORNIOWSKI Rudolf, harcerz; wyruszył 8.VII.1932 wraz z W. Wagnerem na żaglówce „Zjawa" w podróż, w połowie 1933 dopłynął do Brazylji.

KOSTKA Jan ze Stangerberga, wojewoda malborski, objął dozór nad kaprami po przeniesieniu flotylli kaprów do Pucka w 1567, dozorował budowy pierwszego okrętu królewskiego „Smok", spuszczonego na wodę w Elblągu w 1572 r.

KOSTKA Nawój z Kostkowa; zdobył w 1464 Działdów na Krzyżakach.

KOZIOROWICZ Edward Władysław, inż., kierował w Bagdadzie z upoważnienia rządu francuskiego zarządem spławów na rzece Eufracie i Tygrysie, po 1890 objął zarząd dróg i mostów w dep. Seine et Marne.

KOŻUCHOWSKI Józef, 1886, współzałożyciel Związku Pionierów Kolonjalnych, prezes Rady Gł. L. M. i K., zainicjował szereg wydawnictw z zakresu spraw morskich.

KROKOWSKI Ernest, sędzia ziemski pucki w 1600 r., biegły w sztuce wojennej i fortyfikacji, gościł u siebie przez kilka dni Zygmunta III, za co syn Krokowskiego otrzymał przywilej na wolny połów w morzu.

KROMER Marcin, ur. 1512 w Bieczu, zm. 1589; biskup warmiński po Hozjuszu; był wraz z Solikowskim delegatem Rzplitej w Szczecinie w 1570 na kongresie pokojowym Polski, Danji, Szwecji i Lubeki w sprawach Bałtyku.

KRZYSZTOPORSKI Jan, dworzanin Stefana Batorego, odbywał komisje do Inflant, Gdańska i Królewca.

KRZYWIEC Benedykt, ur. 29 IV.1901 w Berlinie, był współzałożycielem harcerstwa polskiego w Mandżurji w 1918; pisze o sprawach morskich.

KRZYWKOWSKI Sebastjan, um. 1623, starosta starogardzki, spławiał mąkę i mięso solone tysiącami beczek do Szwecji i Holandji.

KUCZBORSKI Jan, um. 1624, biskup chełmiński; sprowadził Jezuitów do Bydgoszczy i Malborga.

KURCJUSZ Aleksy, ur. 1863, um. 16.VIII.1932 w Ząbkach pod Nieświeżem, przyrodnik i socjolog, wykładał w polskim Uniwersytecie Ludowym w Stanach Zjedn.,. od 1900 pracował w zawodzie nauczycielskim w Paranie, przygotowywał monografję morza.

LANCKOROŃSKI Karol, hr. ur. 4.XI.1849, um. 15.VII.1933 w Wiedniu, archeolog i podróżnik; zorganizował w 1884 wyprawę archeologiczną do Azji Mniejszej, w 1889—90 odbył podróż naokoło świata, zatrzymując się dłużej w Japonji i Indjach; zgromadził bogate zbiory etnograficzne i artystyczne.

LIBISZEWSKI Prandota, podskarbi pruski około 1460 r.; wsławił się w walkach z Krzyżakami.

LOYE Jan, należał do Komisji Morskiej, utworzonej przez Zygmunta Augusta w 1568 r.

LOYE Stefan, należał do Komisji Morskiej, utworzonej przez Zygmunta Augusta w 1568 r.

LUBOMIRSKI Hieronim August, Kawaler Maltański, hetman wielki koronny, marszałek Sejmu w 1681; uczył się rzemiosła rycerskiego na Malcie.

LUBOMIRSKI Jerzy Sebastjan, ur. 1616 pod Krakowem, um. 1667 we Wrocławiu, marszałek w. koronny i hetman polny; zdobył Toruń, zawarł jako komiasrz królewski pokój w Oliwie.

ŁAPIŃSKI Teofil, pułkownik; dowodził wyprawą na Kaukazie przeciw Rosji, oraz w powstaniu 1863 wyprawą morską na Bałtyku; opisał walki o niepodległość górali kaukaskich i ekspedycję bałtycką.

ŁOŚ Władysław, um. 1694, wojewoda pomorski, później malborski, w 1683 był delegowany do komisji o Elbląg.

ŁYSAKOWSKI Władysław, meteorolog; brał udział w wyprawie polarnej na wyspę Niedźwiedzią w 1932—33.

MAGNUS, był dowódcą okrętu wojennego Augusta III w 1627.

MAKARCZYK Janusz, ur. 25.III.1901 w Łodzi, literat i podróżnik, sekretarz Polskiej Sekcji Badań Tropikalnych i Komitetu Propalestyńskiego,

odbywał podróże w 1925 w Stanach Zjednoczonych, po Syrji, Palestynie i Transjordanji, w 1927 po Brazylji, w 1934 do Liberji.

Dr. MARCZYŃSKI Antoni, ur. 1.VI.1899 w Poznaniu, literat i podróżnik; odbył cztery podróże po Afryce; pisze powieści sensacyjne podróżnicze, egzotyczne i na tematy morskie.

MASSALSKI Aleksander był w 1533 komisarzem, delegowanym do traktowania z księciem pruskim o naprawę portu królewieckiego.

MASZKOWSKI Zyndram, dowodził w bitwie pod Grunwaldem 1410.

MEERFELD Walenty, należał do Komisji Morskiej, utworzonej przez Zygmunta Augusta w 1568 r.

MEISSNER Tadeusz, kpt. marynarki, ur. 4.VIII.1902 w Warszawie; odbywa podróże morskie, które opisuje w prasie.

MIELŻYŃSKI Łukasz z Brudzewa, sekretarz królewski, kasztelan poznański, był w 1598 komisarzem do ułatwiania spławu po Warcie, komisarzem do Królewca w 1609.

MIEROSŁAWSKI Adam, ur. 19.IV.1815, um. V.1851, marynarz i podróżnik; w 1832 odbył podróż naokoło Afryki do Madagaskaru, potem na Sumatrę, w 1835 do Ameryki Środkowej, odbył kilka podróży wokoło Afryki i przez ocean Indyjski, zasłynął z szalonych wypraw, prowadząc na własną rękę na własnym statku handel i zajmując się połowem wielorybów; w podróżach swych odkrył nanowo zapomniane wyspy St. Paul i Amsterdam w 1843 r. W 1848 sprzedał część wyspy St. Paul, aby sfinansować powstanie swego brata, generała Ludwika w Badeńskiem, poczem wrócił na swe wyspy; wracając z ładunkiem z Australji, zmarł smiercią marynarza.

MOGIELNICKI Henryk, radjotelegrafista; brał udział w 1934 w ekspedycji polarnej Bernadzikiewicza na Szpicberg.

MOHUCZY Adam, ur. 7.III.1891 w Witebsku, dyrektor Szkoły Morskiej, w Gdyni, odbył podróż naokoło świata jako miczman, zainicjował i zorganizował bataljon morski, rozwinął go w pułk morski, który walczył na lądzie w wojnie polsko-rosyjskiej; zorganizował i był pierwszym komendantem Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu.

MORAWIEC Mikołaj, będąc chorążym nadwornym, zdobył w czasie bitwy pod Grunwaldem 1410 na Krzyżakach chorągiew Św. Jana.

Dr. MOROZEWICZ Józef, ur. 27.III.1865 w Rzędzianach nad Narwią, geolog i podróżnik; w 1895 brał udział w podróży naukowej na Nową Ziemię, od 1897 odbył kilka podróży naukowych na Ural, w 1903 zorganizował wyprawę na wyspy Komandorskie, zbadał wyspy Behringa i Miedzianą.

MORTESKA Magdalena, um. 1631, ksieni benedyktynek w Chełmnie, spolszczyła klasztor, ufundowała kolegjum jezuickie w Toruniu.

MORTĘSKI Ludwik, 1466, kasztelan chełmiński, potem wojewoda; wsławił się czynami rycerskiemi przy odzyskaniu Prus dla Polski.

MÜLDNER Artur, marynarz; jako kpt. korwety odbył w 1885—86 podróż do zachodniej Afryki, południowej Brazylji, Paragwaju i Urugwaju, zwiedzał osiedla polskie i badał stosunki w kolonjach polskich.

MUNKENEBEKEN Hans, został przyjęty 5.IV.1569 przez Zygmunta Augusta do flotylli polskiej i mianowany przełożonym straży morskiej

czyli admirałem, narówni z Scharpingiem; stracony został bezprawnie przez Gdańszczan w 1573 jako kaper króla Zygmunta.

MURREY Jakób, rodem Szkot, marynarz i inżynier; organizował flotę Zygmutna III, wybudował w 1622 i zaopatrzył pierwszy królewski okręt wojenny Zygmunta III; jako admirał odniósł zwycięstwo nad Szwedami w 1627 na wysokości Białej Góry za Lebą, jako dowódca „Króla Dawida".

NAGÓRSKI J., biorąc udział w akcji ratunkowej „Herty" koło Nowej Ziemi, dokonał w 1914 pierwszego lotu nad morzem arktycznem.

NERKER Hans, był kaprem flotylli kaperskiej Zygmunta Augusta.

NIELSON Piotr, mianowany był przez Zygmunta III wraz z Janem Wendtem komisarzem do budowy i organizacji floty.

NISZCZYŃSKI Krzysztof, wojewoda bełski, wiódł roty pod Gdańsk za Stefana Batorego, wydał w 1559 prawo bartne dla Kurpiów.

NOWICKI Józef, ur. 1799 w Zalesiu pod Chełmżą, um. 1856, przyrodnik, pierwszy odkrył brzozę karłowatą na Pomorzu, stwierdzając w 1837 stanowisko tej rzadkiej w Europie rośliny w Linjach na Pomorzu, koło Dąbrowy Chełmińskiej.

NOWODWORSKI Bartłomiej, um. 1623, z pow. tucholskiego, kawaler maltański, walczył 17 lat pod Henrykiem III i IV franc., poczem udał się na Maltę, gdzie walczył przez 7 lat; fundował przy Akademji Krakowskiej stypendjum dla czterech Tucholan.

OLEŚNICKI Mikołaj z Pińczowa, brał udział w wyprawie cesarza Karola V. do Algieru w 1535 r.

OLEŚNICKI Zbigniew, um. 1455, kardynał, ochronił w bitwie pod Grunwaldem 1410 Jagiełłę przed ciosem Dypolta, którego zwalił z konia i śmiertelnie zranił.

OPALIŃSKI Andrzej, ur. 1540, um. 1593, marszałek nadw. koronny; walczył pod Batorym z Gdańszczanami, towarzyszył Zygmuntowi z Gdańska i bronił króla na sejmie 1592.

OSSOLIŃSKI Jerzy, ur. 1595, um. 1660, kanclerz wielki koronny, towarzyszył 1617 i 1620 Władysławowi IV w wyprawach wojennych, odbywał poselstwa do Rzymu, republiki Wenecji, Anglji, opracował wraz z Gerardem Denhoffem instrukcje pobierania ceł morskich w 1637 r.

OSSOWSKI Juljusz, 1855—1882; badacz literatury wschodnio-pruskiej.

OSTRORÓG Sędziwoj, generał wielkopolski; towarzyszył Zyndramowi Maszkowskiemu w bitwie pod Grunwaldem 1410, pobił Krzyżaków pod Koronowem i pojmał ich wodza Kuchmeistra, zdobył Nowe Miasto.

PAC Kazimierz Michał, pisarz W. Ks. Litewskiego, kawaler maltański; walczył na lądzie i morzu Śródziemnem przez 5 lat pod koniec XVI w.

PASTORIUS ab Hirtenberg Joachim, ur. 1610 w W. Głogowie, um. 1652 we Fromborku, kanonik; historjograf Władsyława IV, wykładał w szkołach elbląskich i gdańskich.

Dr. PAWLICKI Stefan, odbył w 1857 na austr. fregacie „Novarra" podróż naokoło świata.

PETELENZ Czesław, ur. 1.VI.1879 w Sulistrowej, komandor mar. woj.; zorganizował w 1918 r. 4500 marynarzy polskich z mar. austrjac-

kiej do obrony Lwowa, przedstawił memorjał, żądający przydziału Polsce statku wojennego austrjackiego.

PĘKOSŁAWSKI Stanisław, dowodził za Stefana Batorego oddziałem pod Gdańskiem, oblegał Wisłoujście.

PIENIĄŻEK Odrowąż Prokop, ur. 1536, um. 1589, kawaler maltański, zwiedzał Palestynę, walczył zwycięsko z mahometanami w Algierze, Tunisie i Tripolisie, oczyścił morze Śródziemne z korsarzy, brał udział w walce z Gdańskiem.

PLASTWIG Jan, Warmińczyk, dziekan djecezji warmińskiej; napisał około 1464 kronikę biskupów warmińskich, włączoną do wydania Tretera.

PLEITNER Jan, inżynier wojskowy; badał z polecenia Władysława IV wybrzeże morskie i przedstawił zaakceptowany przez króla w 1634 projekt budowy warownego portu Władysławowa oraz drugiej warowni Kazimierzowa na Helu.

POKLEWSKI-KOZIEŁŁ Alfons, ur. 1809 na Litwie, budował pierwsze statki parowe dla obsługi rzek syberyjskich, założył różne przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe na Syberji.

POŁUBIEŃSKI Aleksander Hilary, um. 1679, marszałek W. Ks. Litewskiego; przyczynił się do zwycięstwa nad Szwedami pod Prostkami 1657, oraz do zawojowania Prus.

PRAUSS Marcin, otrzymał 29.IV.1561 od Zygmunta Augusta patent na dowodzenie statkiem kaperskim flotylli polskiej.

PRAŻMOWSKI Belina Mikołaj, ur. 1617, prymas i podkanclerzy; pisał układy oliwskie.

PREWELI Jerzy, starosta generalny biskupstwa warszawskiego; bronił w 1520 Licbarka przeciw w. mistrzowi Albrechtowi i oswobodził część Prus.

PREYS Melchjor, wydał „Pszeniczne Kłosy“ w Gdańsku 1708 r. i „Pieśni Polskie ku chwale Boga“ tamże w 1710.

PRÓCHNICKI Jan Andrzej, um. 1633, sekretarz królewski; posłował od Zygmunta III do Filipa hiszpańskiego, został w 1607 kawalerem maltańskim oraz w 1614 pełnomocnikiem kaw. maltańskich w Polsce.

PRUSS Günter, biskup płocki; namówił Konrada mazowieckiego do sprowadzenia Krzyżaków.

PRZEWODOWSKI Stanisław, syn Andrzeja, marynarz; jako kapitan korwety brazylijskiej rozsławił imię Polski zwycięstwem pod Riachuela na La Placie w czasie wojny paragwajskiej.

ROGOWSKI Hincza, podskarbi koronny; był 1455 komisarzem do zawarcia pokoju z Krzyżakami.

ROGOZIŃSKI Stefan, ur. 14.IV.1861 w Kaliszu, um. 1896 w Paryżu, marynarz i podróżnik; odbył w 1882 wraz z Janikowskim i Tomczkiem podróż naukową do Afryki w celu zbadania nieznanego wnętrza Kamerunu i założenia tam kolonji polskiej, badał Kamerun od 1883—1885, odkrył nieznane rzeki i jeziora, objął w posiadanie kraj Bimbja u stoku gór kameruńskich, ale interwencja zbrojna Niemców przeszkodziła utrwaleniu się władztwa polskiego w Kamerunie; w 1885 wrócił R. do kraju, aby w 1887 powrócić do Afryki i osiąść na Fernando Po jako plantator, później przebywał w Egipcie w sprawach kolonjalnych.

ROIŃSKI Ludwik, marynarz; osiadł w Cape Town w Afryce płd., gdzie uprawia propagandę sprawy polskiej.

ROSTKOWSKI Feliks, kpt. mar. ur. 15.I.1892 w Siennie, działacz morski i kolonjalny, był naczelnikiem Wydziału Żeglugowego w Dep. Morskim M. P. i H.

ROTTERMUND Jan, był kaprem flotylli kaperskiej Zygmunta Augusta, stworzonej 1557 r.

ROZRAŻEWSKI H., ur. 1544 w Krakowie, um. 1600 w Rzymie, biskup kujawski; zwrócił klasztor kartuski zakonnikom, zaprowadził ład wśród Norbertanów w Żukowie, uporządkował klasztory w Oliwie, Pelplinie i Koronowie, osadził benedyktynów w Żarnowcu, a Franciszkanki w Bydgoszczy.

ROZWADOWSKI Florestan hr. inż.; był komisarzem Rządu Narodowego 1863—64 przy generalnym organizatorze Polskich Sił Morskich, inżynierem armji brazylijskiej, czynił zdjęcia niezbadanych dotąd obszarów puszcz brazylijskich, ogłosił list otwarty w sprawie zaciągania się Polaków do armji brazylijskiej, propagował kolonizację polską w Brazylji.

Dr. RÓŻYCKI Feliks, ur. 20.XI.1887 w Radzanowie, geolog; czynił badania geograficzne i geologiczne w Stanach Zjednoczonych w 1926, w 1934 udał się z ekspedycją Bernadzikiewicza na Szpicberg.

RUDIGER Daniel, mieszczanin gdański; był członkiem Komisji Okrętów Królewskich.

RUMMEL Juljan, ur. 29.IX.1876 w Libawie, pionier morski; propagował budowę portu w Gdyni i tworzenie marynarki handlowej polskiej, posiadał przed wojną kilka statków w Odesie, któremi transportował zboże do Anglji.

RUŚCIŃKI Jan, ufundował klasztor Kartuzów 1381 pod Gdańskiem i nadał im trzy wsi: Gdynię, Czaple i Kolpin.

RYCHLIŃSKI Jerzy Bohdan, ur. 20.II.1892 w Warszawie, pisarz marynista, podróżował 1925 do Ameryki, pisze nowele i poezje morskie.

RYMKIEWICZ Bronisław, inżynier, um. 1917 w Londynie, w połowie XIX w. przybył do Brazylji, budował kolej z San Paolo do Santos, wybudował port morski na Amazonce w Manaos; Brazyljanie postawili mu pomnik.

RZEWUSKI Adam hr. płk., ur. 16.I.1869 w Pohrebyszczach, myśliwy i alpinista, odbywał podróże morskie, służąc w marynarce rosyjskiej, polował w górach Kaukazu i w tajgach ołonieckich.

SATANOWSKI Stefan, wspólnie z Markiem Jakimowskim zdobył w 1621 galerę turecką na morzu Śródziemnem.

SCHARPING Maciej, admirał, otrzymał 29.IV.1561 patent od Zygmunta Augusta na dowódcę flotylli, stworzonej przez króla, był to więc pierwszy admirał polski obok Władysława Wąsowicza, który w 1557 poddał królowi myśl stworzenia flotylli kaperskiej.

SCHAK Konrad, założył w 1301 miasto Golub, rozgromił w 1298 Litwinów, którzy napadli na ziemię Chełmińską.

SCHEYE Augustyn herbu Sternberg, został pierwszym wojewodą chełmińskim w nagrodę za to, że skutecznie pracował koło przyłączenia Prus do Korony.

SEEBALD Roman otrzymał 8.VIII.1561 od Zygmunta Augusta patent na dowodzenie statkiem kaperskim flotylli polskiej.

SIEDLECKI Stanisław, ur. 17.IV.1912 w Krakowie; brał udział w polskiej wyprawie polarnej na wyspę Niedźwiedzią w 1933—34.

SIERAKOWSKI Jan, ur. 1498, um. 1589, wojewoda łęczycki; odbył komisję do miast pruskich, uporządkował sprawy miejskie Elbląga, uspokoił rozruchy w Gdańsku.

SIEROSZEWSKI Wacław, ur. 28.IX.1860 w Wólce Kozłowej, pisarz, etnograf i podróżnik, zesłany w 1878 r. 12 lat przebywał wśród Jakutów, których zwyczaje badał, 1902—3 podróżował jako delegat petersburskiej akademji po Syberji, Mandżurji, Japonji i Korei, zwiedzał przytem Chiny, Indje, Egipt, po wojnie odbył podróż po skupiskach wychodźtwa w Stanach Zjednoczonych, pisze powieści na tematy Dalekiego Wschodu.

SKARŻYŃSKI Stanisław, major-pilot, ur. 1.V.1899 w Warcie, odbył pierwszy polski lot w 1931 nad Egiptem, Sudanem, Ugandą, Kenją, Tanganiką, Rodezją, Kongiem, Gabonem, Gwineą, Kamerunem i t. d.; w 1933 w porozumieniu z prezesem Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej gen. Orlicz-Dreszerem dokonał lotu ponownego do Afryki oraz pierwszego przelotu z Afryki do Brazylji, rozsławiając imię polskie zagranicą.

Dr. SŁAWSKI Stanisław, ur. 1881, adwokat, był delegatem R. P. w Radzie Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, napisał kilka prawniczo-historycznych broszur, dotyczących stosunków polsko-gdańskich.

SMOGORZEWSKI Kazimierz, ur. 24.II.1896 w Sosnowcu, publicysta; odbywał podróże po Ameryce, napisał szereg prac w języku francuskim, w sprawie Pomorza i dostępu do morza.

SOBOCKI Stanisław, v. Andrzej, był w 1586 komandorem poznańskim kawalerów maltańskich, zwiedzał Hiszpanję, Włochy, Niemcy, Węgry i Turcję, odznaczył się w różnych wyprawach kawalerów maltańskich przeciw Turkom.

SOLIKOWSKI Jan Dymitr był wraz z Marcinem Kromerem w 1570 w Szczecinie delegatem Rzplitej na kongresie pokojowym między Polską, Danją, Szwecją i Lubeką.

SPIRING Arend był poborcą ceł morskich Władysława IV. w 1637.

SPIRING Izaak mianowany został w październiku 1637 generalnym poborcą ceł morskich.

STARCZEWSKI Marcin, um. 1652, opat trzemeszeński, sekretarz koronny; wymurował kościół w Zukowie nad polskiem morzem.

STAROSTA Michał był kaprem flotylli kaperskiej Zygmunta Augusta, stworzonej w 1557 r.

STECKI Tadeusz, kpt. żeglugi wielkiej, ur. 17.II.1864 w Sosnowcu, od 1890 utrzymywał jako kapitan ros. floty ochotniczej, stałą komunikację z Dalekim Wschodem, zwiedził wybrzeża oceanów Spokojnego i Atlantyckiego i Indje Zachodnie.

STEFAN Batory, walczył zwycięsko ze zbuntowanym Gdańskiem, który upokorzył; gdy wojska gdańskie rozgromił Zborowski nad jeziorem Lubieszowskiem w 1577 r., a w zatoce puckiej krążyły trzy polskie okręty kaperskie Ernesta Wejhera, które dzielnie odganiały okręty sprzymierzonych z Gdańskiem Duńczyków, król przy pomocy Macieja Schar-

pinga i Bartłomieja Becha stworzył flotę, którą wyekwipował i szczęśliwie kierował Piotr Kłoczkowski.

STORCH Kapitan, um. 28.XI.1627; dowodząc statkiem „Św. Jerzy", zginął w zwycięskiej bitwie morskiej pod Oliwą.

STROBANDT Krystyn; był członkiem „Komsji Okrętów Wojennych", w 1635 powierzył mu Władysław IV zaciąg załóg do floty polskiej.

Dr. STRZELECKI Edmund Paweł, ur. 1796 w Kiekrzu, um. 6.X. 1873 w Londynie, geolog i podróżnik; zwiedzał w 1835—37 Amerykę Północną i Południową, 1837—38 Indje Zachodnie, wyspy mórz południowych, Nową Zelandję, Jawę, Egipt, 1838—44 Australję, gdzie badał pustynne przestrzenie Wiktorji, odkrył w 1839 złoża złota, w 1840 odkrył najwyższy szczyt australijski i nazwał go górą Kościuszki.

SWAROŻYŃSKI Andrzej, dworzanin Zyg. Augusta; należał do Komisji Morskiej, utworzonej w 1568 r.

SWINARSKI T., kapitan, um. 1924, marynarz; od 16 roku życia pływał na statkach Półn. Niem. Lloydu między Europą a Afryką płd., dowodził 3 lata statkiem pocztowym na Dalekim Wschodzie.

Dr. SYRSKI Szymon, ur. 24.X.1829 w Łubnie, um. 13.I.1882 we Lwowie, przyrodnik i podróżnik; w 1859 współpracował przy sporządzaniu mapy morza Adrjatyckiego, w 1868—70 brał udział w ekspedycji austrjackiej do Azji, mając za zadanie opisanie stanu rolnictwa i jedwabnictwa, zwiedził Algier, Marokko, Jawę, Malakkę, Siam, Kochenchiny, Chiny, Kalifornję i Północną Amerykę.

SZCZEPAŃSKI Jakób, um. 1630, podkomorzy malborski, później chełmiński; był komisarzem do odebrania homagium od elektora brandenburskiego.

SZEMIOT Franciszek, major, zm. 20.I.1882 w Dreźnie, brał udział w powstaniu listopadowem, przebywał w 1834 z Bystrzonowskim w Mezopotamji w związku z badaniem warunków budowy kanału morze Śródziemne-Eufrat.

SZPYRKÓWNA-Horska Marja, ur. w Witebsku, pisarka; pisze feljetony i nowele na tematy morskie.

SZWATKA Fryderyk, ur. 1849 w Galena St. Illinois, podróżnik amerykański pochodzenia polskiego; badał okolice podbiegunowe, zorganizował 1878—80 wyprawę do ziemi króla Wilhelma dla odnalezienia szczątków ekspedycji Franklina, w 1883 i 86 badał Alaskę.

SREDZIŃSKI Zygmunt ,kawaler maltański; w młodym wieku udał się do Włoch, popłynął na Maltę i dwa lata walczył na morzu i lądzie z Turkami i korsarzami, brał udział w bitwie z Turkami pod Moreą; po 20 latach pobytu zagranicą wrócił 1616 do Polski.

ŚWIECHOWSKI Jerzy, porucznik marynarki handlowej; wziął udział w wyprawie yachtu „Dal" z Gdyni do Ameryki Północnej w 1933—1934 r.

TARNOWSKI Stanisław, kasztelan sądecki, kawaler maltański; wojował wraz z Prokopem Pieniążkiem na morzu Śródziemnem 1575.

TESMER Jan, um. 1652, sekretarz królewski; ufundował w Gdańsku szpital i dom Bonifratrów, wyposażył Jezuitów w Malborgu.

TETZLAFF Henryk, ur. 5.V.1900 w Warszawie, dziennikarz; należał do współzałożycieli Związku Pionierów Kolonjalnych, redagował „Morze", organ Ligi Morskiej i Kolonjalnej od 1926—1934.

TOMCZEK Klemens, ur. 23.XI.1860 w Trzemesznie, um. 20.V.1884 na Mondoleh, pionier kolonjalny i podróżnik; brał udział w wyprawie kameruńskiej Rogozińskiego 1882—1884, zbadał wraz z Rogozińskim góry Kameruńskie, Rio Mungo, kraje Mungo i Balunga, odkrył jezioro Słoniowe, wraz z Janikowskim zbudował stację morską na wyspie Mondoleh u brzegów Kamerunu.

Dr. TRZEMESKI Józef, generał, ur. 24.XII.1879 w Belmoncie, lekarz marynarki; uczestniczył w dwu wyprawach polarnych oraz w 1914—1915 w ekspedycji na statku Eclips, zorganizowanej w celu poszukiwania wypraw Brusiłowa i Rusanowa.

TUCZYŃSKI Andrzej, podkomorzy inowrocławski; był delegowany przez sejm 1638 do lustracji powiatów bytowskiego i lemborskiego.

TYSZKIEWICZ Benedykt I hr., podróżnik; zwiedzał w 1875 ponownie Indje, Chiny, Japonję, w 1876 odbył na własnym statku podróż naokoło świata; wspomagał wyprawę kameruńską Rogozińskiego.

WAGNER Władysław, harcerz gdyński; na zwykłej łodzi, przerobionej własnemi rękami na żaglówkę, pod nazwą „Zjawa", wyruszył w 1932 do Afryki Północnej, stamtąd przez Atlantyk do Ameryki Południowej, przybił w 1933 do brzegu Brazylji; w roku 1934 przepłynął Kanał Panamski i dostał się na Ocean Spokojny.

WĄSOWICZ Wacław Dunin, przedstawił w 1557 Zygmuntowi Augustowi plan wystawienia floty kaperskiej i był pierwszym w Polsce, który otrzymał patent kaperski; oddał wielkie usługi na swym okręcie podczas operacyj wojennych przeciw Iwanowi IV Groźnemu.

WEJHER Ernest, wojewoda chełmiński; pobił Gdańszczan pod Tczewem za Stefana Batorego, oblegał Wisłoujście (Mindę).

WEJHER Franciszek, um. 1627, wojewoda malborski, jako senator domagał się stałej silnej floty na Bałtyku dla obrony brzegów morskich i zorganizował marynarkę polską za Władysława IV.

WEJHER Jakób, wojewoda malborski; utrzymywał garnizon Władysławowa i Kazimierzowa na Helu w 1635 r.

WEJHER Jan, starosta pucki, zorganizował w 1602 flotę Zygmunta III, bronił z nią brzegów morskich, odniósł w 11 okrętów zwycięstwo na morzu pod Helem w 1606 nad 19 okrętami floty szwedzkiej.

WEJHER Ludwik, wojewoda malborski; umocnił Świecie, Nowe i Tczew, bronił długo i mężnie zamku malborskiego przed Szwedami.

WEJHER Melchjor, wojewoda chełmiński, obronił w 1621 Malborg od Szwedów, odbierał od Gdańska przysięgę na wierność Rzplitej.

WENDT Jan; mianowany był wraz z Piotrem Nielsonem w 1622 przez Zygmunta III komisarzem do pilnowania spraw organizacji floty.

WERKMEISTER Asmus; był kaprem flotylli kaperskiej, stworzonej przez Zygmunta Augusta w 1557 r.

WIERCIŃSKI Juljusz, inż. ur. 21.II.1886 w Wilnie, marynarz, brał udział w wojnie światowej na morzu Czarnem, Kaspijskiem i Bałtyku, potem w korpusie ekspedycyjnym w Mezopotamji, Persji, Turkiestanie,

Turcji i na Kaukazie, jest prezesem Delegacji Polskiej w Radzie Portu w Gdańsku.

Dr. WIERCZYŃSKI Stefan, ur. 26.XII.1886, bibljograf, napisał pierwszą po wojnie bibljografję morską.

WITKOWSKI Jan B., por. mar. handl., wziął udział w wyprawie yachtu „Dal" z Gdyni na Bermudy w 1933.

WITT Herman, był dowódcą okrętu wojennego Augusta III w 1627 r., brał udział w zwycięskiej bitwie pod Oliwą, w której zginął admirał Dikman, po którym Witt objął dowództwo nad flotą polską.

WŁADYSŁAW IV, wybudował na Helu w 1635 własny port polski wojenny niezależny od Gdańska a dogodniejszy od Pucka, Władysławowo, z fortyfikacjami Kazimierzowem, stworzył flotę, którą organizował Gdańszczanin Jerzy Hewel; dla floty swej utworzył król rodzaj ministerstwa pod nazwą Komisji Okrętów Królewskich z Gerardem Denhoffem i Zygmuntem Guldensternem na czele, admirałem floty Zygmunta III był Aleksander Beten.

WOLKMAR Mikołaj, nauczyciel w Gdańsku; napisał gramatykę polską, którą wydał w 1612.

WOLSKI Mikołaj z Podhajec, marszałek w. koronny; był 1589 komandorem poznańskim kawalerów maltańskich, towarzyszył królowi Zygmuntowi III 1626 na wyprawę pruską przeciw Gustawowi Adolfowi.

WOLSKI Tomasz Stanisław, ur. 1700 w Uniejowie, um. ok. 1736, wojownik i podróżnik; wybrał się w 1725 morzem do Ziemi Świętej, zwiedził w 1726 Maltę, został kawalerem maltańskim, wojował na morzu Śródziemnem, organizował wyprawę krzyżową, zwiedzał Egipt w 1726 przyjęty przez papieża mianowany został admirałem floty papieskiej.

WOŁK Konstanty, pułkownik, przywiódł na żądanie Władysława IV 1500 kozaków zaporoskich, którzy uwijając się na czajkach po morzu, zablokowali Pilawę, niepokoili flotę szwedzką, na której zdobyli jeden okręt w zatoce Fryskiej.

WOŁOSOWICZ Konstanty, geolog; brał udział w czwartej wyprawie podbiegunowej bar. Tolla w 1899 r.

WYGANOWSKI Tadeusz, inż., budował naftociąg od morza Kaspijskiego do Czarnego, zwiedzał Kaukaz i pogranicze Persji i opisał kraj i stosunki w 1907 r.

ZAGRAJSKI, major, wyruszył w czerwcu 1934 z ekspedycją polarną inż. Bernadzikiewicza na Szpicberg w celu dokonywania pomiarów triangulacyjnych.

ZAKRZEWSKI Karol von Felden, wojewoda chełmiński, wraz z Bażeńskim przyczynił się do oswobodzenia Prus z pod władzy Krzyżaków.

ZALESKI Seweryn, miecznik ziem pruskich, towarzyszył Mikołajowi Krzysztofowi Radziwiłłowi w podróży na Wschód 1582.

ZANDER Mikołaj, był członkiem „Komisji Okrętów Królewskich", utworzonej w grudniu 1635 przez Władysława IV.

ZAREMBA Djonizy, marynarz i podróżnik; badał Alaskę; jednę z wysp archipelagu Aleksandra nazwali Rosjanie w 1830 jego imieniem.

ZARUSKI Marjusz, gen., ur. 31.I.1867 w Dumanowie, literat, alpi-

nista i marynarz; zesłany w 1894, przebywał w gub. archangielskiej do 1899, odbywał podróże od 1866—94 po morzach europejskich, azjatyckich i Dalekiego Wschodu i po morzach północnych, zainicjował i zorganizował yachting polski.

ZAWADZKI Antoni, kapitan, wyruszył 30.V.1934 z wyprawą polarną Bernadzikiewicza na Szpicberg jako kartograf.

ZBYSZEWSKI Władysław Feliks, dowódca korwety rosyjskiej na Dalekim Wschodzie, przybył z Chin na powstanie, został głównym organizatorem Sił Narodowych Morskich Rządu Narodowego 1864 r., dowodził statkiem marynarki polskiej „Kiliński".

ZIENKOWICZ Feliks, ur. 1838, um. 1910, botanik, brał udział w wyprawie morskiej Łapińskiego w 1863, zesłany na Sybir, przebywał tu z Hartungiem i Wrońskim, kolekcjonował rośliny, rysował tablice fauny syberskiej dla Dybowskiego.

ZYGMUNT August król, zaaprobował przedstawioną w 1557 r. przez Wacława Dunin-Wąsowicza propozycję wystawienia t. zw. flotylli kaperskiej i udzielił Wąsowiczowi pierwszego w Polsce patentu kaperskiego; w 1561 ogłosił Zygmunt August manifest o zaciągu do floty kaperskiej i wydał d. 29.IV. patent na dowódcę tej flotylli Maciejowi Sharpingowi (zwanemu z polska Sierpinek), dając w ten sposób początek polskiej flocie wojennej, której pierwszym admirałem został Sharping; flota Zygmunta Augusta, doprowadzona niebawem do stanu 30 jednostek, ustawicznie krążyła po Bałtyku i zjawiła się nawet pod Sztokholmem; w 1570 wydał Zygmunt August Komisji Morskiej polecenie budowy pierwszego królewskiego statku, który, zbudowany w Elblągu, spuszczony został na wodę w 1572 r. pod nazwą „Smok".

ZYGMUNT III w staraniach o tron szwedzki urządził dwie niefortunne wyprawy morskie do Szwecji, drugą wyprawę w 1598 odbył już na statkach polskich w liczbie 60, z których zaledwie 24 wróciły do Polski; mimo niepowodzeń wyprawy te miały ten pożytek, że liczni wybitni mężowie towarzyszący królowi, zetknąwszy się bliżej z morzem, zrozumieli ważność posiadania floty, od 1621 rozpoczął Zygmunt III na nowo budować flotę, która 28.XI.1627 pod dowództwem admirała Dickmana odniosła sławne zwycięstwo nad Szwedami pod Oliwą.

Dr. ŻABA Hieronim, był 1843 lekarzem w Jafie oraz szereg la inspektorem portu.

ŻALIŃSKI Edmund Ludwik, kapitan; brał udział w wojnie secesyjnej amerykańskiej, w 1886 dokonywał z ramienia rządu Stanów Zjednoczonych prób z wynalezionem przez siebie działem pneumatycznem, nabijanem dynamitem.

ŻEROMSKI Piotr, starosta bydgoski, towarzyszył za Zygmunta III Mikołajowi Daniłowiczowi w poselstwie do Stambułu jako sekretarz.

ŻEROMSKI Stefan, ur. 1.XI.1864 w Strawczynie, um. 20.XI.1925 w Warszawie, pisarz; wprowadził morze do powojennej literatury pięknej dziełami, jak „Wiatr od morza", „Międzymorze".

ŻYLIŃSKI Józef, inż.-generał ur. 1834, um. 16.III.1921 w Warszawie; od 1865 kierował osuszaniem i meljoracją Polesia, gdzie przeprowadził 7 kanałów i szereg przepływów, osuszył 300.000 dziesięcin trzęsawisk.

INFORMACJE OGÓLNE

MAPY MORSKIE

Dla celów nawigacyjnych służą specjalne mapy morskie (mapy Merkatora), na których wszystkie południki i równoleżniki są linjami prostemi, jak również i kurs okrętu. Mapy morskie bywają *generalne i szczegółowe*. Mapa generalna obejmuje całość pewnych wielkich obszarów, n. p. generalna mapa Bałtyku obejmuje cały Bałtyk i służy do ogólnej orjentacji; dla nawigacji zaś służą mapy szczegółowe mniejszych obszarów, zawierające również plany portów, znajdujących się na tym obszarze. Mapy morskie, obejmujące na osobnych arkuszach wszystkie morza i oceany, są wydawane przeważnie w językach angielskim, niemieckim i francuskim. Mapy morskie, wydawane przez Biuro Hydrograficzne Kierownictwa Marynarki Wojennej R. P., obejmują narazie tylko wybrzeże polskie.

Istnieją katalogi map, zawierające NN wszystkich map, wydanych przez dane państwo; posługując się tym katalogiem, można z łatwością wybrać wszystkie potrzebne dla danej podróży mapy. Najkompletniejsze katalogi są wydawane raz na rok przez Admiralicję angielską i przez Kierownictwo Marynarki Wojennej w Berlinie.

KSIĘGI NAWIGACYJNE

Głównemi księgami nawigacyjnemi są: *Morski rocznik astronomiczny*, zawierający wszystkie dane astronomiczne, niezbędne dla pływania okrętu na pełnem morzu. Ukazuje się raz na rok, wydawany przez władze morskie Anglji, Francji, Niemiec i Stanów Zjednoczonych A. P. *Spis latarń morskich* ob. niżej.

Locje są przewodnikami dla żeglarzy i zawierają dokładne opisy wybrzeży poszczególnych krajów. Locje całego świata są wydawane perjodycznie przez władze morskie Anglji, Francji, Niemiec i Stanów Zjednoczonych A. P.; kilka razy na rok, w miarę potrzeby są wydawane uzupełnienia, tak zw. *Wiadomości Żeglarskie.*

KOMPAS

Kompas jest najważniejszym przyrządem nawigacyjnym na okrecie. Zasadniczą jego częścią jest t. zw. *róża wiatrów*, krążek, w środku którego znajduje się kilka igieł magnetycznych. Róża razem z igłami opiera się zupełnie swobodnie na iglicy, umocowanej wewnątrz wydrążonej miedzianej półkuli, naz. kociołkiem kompasu. Kociołek bywa zwykle wypełniony skażonym alkoholem lub powietrzem. Kociołek jest umieszczony na wysokiej podstawie w taki sposób, że przy kołysaniu się okrętu zachowuje zawsze płaszczyznę poziomą (zawieszenie Kardana). Igły magnetyczne, będąc niezależne od położenia okrętu, zachowują zawsze pod wpływem magnetyzmu ziemskiego jeden i ten sam kierunek płn.-płd. Miejsce, w którem igły wskazują płn., ma literę N. (Nord-płn.). Wschód oznacza się literą O (Ost) lub E (East), Południe — S (Sud), Zachód — W (West). W podobny sposób są oznaczone inne kierunki, jak np. NO (Nord-Ost — północny wschód, SO (Sud-Ost — południowy-wschód), SW (Sud-West) i NW (Nord-West — północny-zachód). Na kompasach są dwie podziałki: w rumbach i stopniach. Okręg koła ma $360^0 = 32$ rumby, z których każdy zawiera $11^1/_4{}^0$. Każdy rumb podzielony jest na 4 części. W tem miejscu róży, które odpowiada punktowi N, albo O stopni, wyrysowana jest czarna strzałka, wskazująca płn. Kierunek ten nie jest północą rzeczywistą, gdyż strzałki magnetyczne są odchylone od tego kierunku o kąt, nazwany poprawką kompasu. Kąt ten składa się z deklinacji, zależnej od siły magnetyzmu ziemskiego w danem miejscu, oraz z dewjacji, zależnej od wpływu na strzałki kompasu przedmiotów metalowych, będących na okręcie, tudzież wywołanej przez kadłub okrętu, jak również powstałej podczas budowy okrętu. Wobec tego kompas pokazuje kierunki kompasowe, które, aby otrzymać rzeczywiste, należy poprawić przez uwzględnienie deklinacji i dewjacji. Deklinacja jest oznaczona na mapach morskich, dewjacja zaś dla każdego kompasu powinna być skom-

pensowana, jej pozostałość dokładnie wiadoma dla każdego kursu. Dewjacja podlega częstym wahaniom i powinna być stale kontrolowana. Ponieważ igła kompasowa wskazuje stale północ, to linja średnicowa okrętu, płynącego w jakimkolwiek kierunku, odchyla się od igły o kąt, który się nazywa *kursem* okrętu (kurs kompasowy). Dla określenia kursu kompasowego, zdejmuje się z mapy kurs rzeczywisty, od którego następnie odejmuje się poprawkę, która może być ujemną lub dodatnią i w ten sposób otrzymuje się kurs kompasowy, jako wytyczną dla sternika. Zasadniczo każdy okręt powinien posiadać dwa kompasy — główny i drogowy. Kompas główny służy dla obserwacyj nawigacyjnych i określania miejsca okrętu na mapie za pomocą znaków i drogowskazów na lądzie. W tym celu na kociołku umieszcza się metalowy ruchomy krążek, nazwany *pelengatorem*, przy pomocy którego można określić kierunki do poszczególnych przedmiotów na lądzie, a uwidocznionych na mapie. Takiemi przedmiotami są przedewszystkiem latarnie morskie, inne drogowskazy, znane gmachy i t. p. Miejsca okrętu na mapie otrzymuje się przy pomocy tych kierunków sposobem graficznym. Kompas drogowy znajduje się przy sterniku, który przy jego pomocy utrzymuje okręt na nakazanym kursie. Kompas drogowy pelengatora nie posiada. Oprócz opisanego wyżej kompasu magnetycznego w ostatnich czasach używany jest również kompas żyroskopowy, zbudowany na tej zasadzie, że oś wirującego żyroskopu (bąka), zachowuje zawsze niezmienne położenie w przestrzeni. Oś kompasu żyroskopowego, zachowuje zawsze płaszczyznę pionową, równoległą do osi ziemi, wskazując stale północ i południe rzeczywiste. Kompas żyroskopowy jest wolny od dewjacji i deklinacji. Wadą tego kompasu jest bardzo skomplikowana konstrukcja oraz wysoka cena. Kompas żyroskopowy jest używany przeważnie na okrętach wojennych, zwłaszcza na łodziach podwodnych, tudzież na wielkich okrętach pasażerskich.

LATARNIE MORSKIE

Służą one za punkty orjentacyjne przy pomocy których statki morskie mogą określić dokładnie miejsce, w którem się w danej chwili znajdują. Są ustawiane na widocznych miejscach

wybrzeża w ten sposób, aby latarnie o zbliżonych cechach ich światła nie były położone zbyt blizko jedna od drugiej. Mimo to, przy zbliżaniu się do lądu, należy posiadać jaknajdokładniejsze dane o wszystkich latarniach, które się znajdują w danym obszarze, gdyż w wypadku pomyłki w określeniu nazwy latarni, miejsce statku zostanie określone nieprawidłowo.

Latarnie posiadają światła o najrozmaitszych kombinacjach, najbardziej rozpowszechnionemi są:

a) światło stałe, białe, lub innego koloru, o jednostajnej sile i barwie.

b) światło przerywane, o jednej przerwie, lub więcej (grupowo przer.),

c) światło zmienne, biało-czerwone, albo biało-zielone,

d) światło błyskowe,

e) „ grupowo-błyskowe,

f) „ stałe, kombinowane z błyskami, lub grupami błysk.,

g) światło gasnące.

Dokładne dane o wszystkich latarniach morskich na kuli ziemskiej można znaleźć w książkach pod nazwą „Spis latarń morskich i sygnałów nawigacyjnych". Najkompletniejsze z nich są wydawane w językach angielskim („Admiralty's List of Lights") i niemieckim („Verzeichnis der Leuchtfeuer und Signalstellen aller Meere"). Latarnie polskie są opisane w księdze „Spis latarń i sygn. nawigac. wybrzeża polskiego i W. M. Gdańska", wydanej przez Biuro Hydrogr. Marynarki Wojennej.

ŚWIATŁA POZYCYJNE

(noszone od zachodu do wschodu słońca)

Statek żaglowy w ruchu: zielone światło z prawej strony i czerwone z lewej. Zasięg 2 mile.

Statek parowy, lub motorowy w ruchu: poprzednie światła oraz białe światło na przednim maszcie. Statki, płynące z szybkością ponad 8 mil na godzinę, mają jeszcze drugie białe światło na tylnim maszcie. Zasięg 5 mil.

Statek parowy, holujący inny statek, nosi oprócz świateł bocznych dwa białe światła jedno nad drugiem na przednim maszcie.

Statek, układający kabel, nosi na przednim maszcie dwa światła czerwone jedno nad drugiem, oraz białe światło pomiędzy niemi.

Statek, niezdolny do manewrowania, nosi na przednim maszcie dwa światła czerwone jedno nad drugiem, widoczne dokoła horyzontu. Światła boczne tylko, gdy statek jest w ruchu. W dzień dwie czarne kule jedną nad drugą na przednim maszcie.

Statek na kotwicy nosi białe światło na dziobie widoczne dokoła horyzontu. Zasięg 1 mila. Statki dłuższe mają jeszcze takież same światło na rufie, niżej od poprzedniego.

SYGNAŁY PODCZAS MGŁY

Podczas mgły, małej widoczności, albo silnej śnieżycy powinny statki płynąć z szybkością umiarkowaną; nadawane są następujące sygnały co 1—2 minuty:

Statki na kotwicy biją w dzwon.

Statki w ruchu nadają syreną przeciągły dźwięk.

Statek, mający maszyny zatrzymane i nie ruszający się, nadaje syreną 2 przeciągłe dźwięki. Statki, nieposiadające syreny parowej, nadają powyższe sygnały rogiem mgłowym.

SYGNAŁY O NIESZCZĘŚCIU

Sygnał radjotelegraficzny SOS (...---...), albo CQD.

Sygnały wzrokowe: kwadratowa flaga z kulą pod lub nad nią.

Na bliższą odległość sygnał międzynarodowy flagowy NC.

Strzały armatnie i rakiety, albo sygnały ogniste (spalanie ropy i t. p.).

GŁÓWNE PRZEPISY WYMIJANIA SIĘ OKRĘTÓW

Statek wyprzedzający ustępuje drogę wyprzedzanemu. Statek wyprzedzany zachowuje szybkość i kurs bez zmiany.

Statek parowy lub motorowy ustępuje zawsze z drogi statkowi żaglowemu.

Statki, płynące kursami przeciwległemi, uchylają się wprawo, aby się wyminąć lewemi burtami.

W innych wypadkach ustępuje drogi ten statek, który widzi inny po prawej stronie.

Żaglowce: idący pełnym wiatrem (półwiatra, baksztag), ustępuje drogi idącemu bejdewind.

Statki żaglowe, płynące lewym ciągiem, ustępuje drogi płynącemu prawym ciągiem, jeżeli obydwa idą w bejdewind.

Jeżeli dwa statki żeglują pełnym wiatrem, ale z różnych stron, to statek, mający wiatr z lewej burty, ustępuje drogi innemu.

Jeżeli dwa statki idą pełnym wiatrem mają wiatr z jednej i tej samej strony, to statek, znajdujący się na wietrze, ustępuje drogi drugiemu.

SYGNAŁY DŹWIĘKOWE STATKÓW PAROWYCH PRZY WYMIJANIU SIĘ

Jeden krótki: uchylam się wprawo.

Dwa krótkie: uchylam się wlewo.

Trzy krótkie: moje maszyny pracują całą mocą wstecz.

Jeden długi. uwaga, baczność.

RODZAJE CHMUR

1. *Cirrus,* chmury pierzaste, mgliste, białe obłoczki na wysokości 10 — 11.000 m. Zapowiadają wiatry.
2. *Cumulus,* chmury kłębiaste na wysokości 1700 m. latem, 1300 m. zimą.
3. *Stratus,* chmury warstwowe, poziome, rozległe. Chmury nisko nad ziemią.
4. *Nimbus,* chmury deszczowe, podobne do chmur kłębiastych.
5. *Cirrocumulus,* chmury pierzasto-kłębiaste. Małe białe kłęby chmur w kilku rzędach, tak zwane baranki.
6. *Cirrostratus,* chmury pierzasto-warstwowe. Rozległa, biała mgła, pokrywająca nieraz całe sklepienie niebieskie. Zapowiadają niepogodę.
7. *Altocumulus,* chmury jak wyżej. Większe stalowe chmury na wysokości 3.000 — 5.000 metrów.
8. *Stratocirrus,* chmury warstwowo-pierzaste, ciężkie chmury ołowiane.

9. *Stratocumulus*, chmury warstwowo-kłębiaste. Luźno z sobą połączone warstwy chmur. Przechodzą zwykle w chmury deszczowe i przynoszą burze, grady i deszcze.

10. *Cumulonimbus*, chmury kębiasto - deszczowe. Potężne ciemne chmury, pokrywające całe sklepienie niebieskie. Przynoszą ulewne deszcze.

WIATRY

Passaty

Passaty są to stałe wiatry, wiejące bez przerwy podczas całego roku. W północnej półkuli kierunek passatów jest północno-wschodni (NO), w południowej południowo-wschodni (SO). Północna granica NO-wego passatu znajduje się pomiędzy 20—25 st. szer. płn. Południowa granica SO-wego passatu — pomiędzy 20—25-ym st. szer. płd. Pomiędzy obydwoma passatami, w pasie, przyległym do ekwatoru, passaty przechodzą w słabe wiatry, wiejące ze zmiennych kierunków, albo sztile. W strefach passatów panuje przeważnie piękna słoneczna pogoda, wiatr jest równy, o sile 3—5 st. Beaufort'a. Passaty są wykorzystywane przez dalekobieżne żaglowce.

Mussony

Mussony są to wiatry sezonowe, zmieniające kierunek dwa razy w roku. Mussony występują w tropikalnych szerokościach oceanów, jeżeli wśród oceanu znajdują się duże obszary lądu. Podczas zimy, ląd oziębia się silniej, niż ocean, co powoduje wytworzenie się nad lądem obszaru wysokiego ciśnisnia. Jestto przyczyną pwstania mussonu, wiejącego od lądu na morze. Latem dzieje się odwrotnie. Na wiosnę i na jesieni następuje zmiana kierunku mussonów. Mussony panują w północnej części Oceanu Indyjskiego pod wpływem wielkiego półwyspu Indji i w zachodniej części Oceanu Spokojnego, gdzie na ich powstanie wpływają wielkie wyspy (Filipiny, Nowa Gwineja).

Wiatry zachodnie

Obszar wiatrów zachodnich przylega w obydwu półkólach do biegunowej granicy passatów. Wiatry te są znacznie mniej stałe i równe, niż passaty i odchylenia od kierunku zachodnierokości w obydwu półkólach.

Wiatry przybrzeżne

Wiatry przybrzeżne (bryzy) powstają analogicznie, jak mussony, lecz zmieniają się dwa razy na dobę. W nocy wiatr wieje z lądu, w dzień z morza. Wiatry te mają charakter lokalny.

Sztormy

Sztormy. W obszarze wiatrów zachodnich trwają sztormy naogół 1—2 dni, zdarza się jednak, że kilka sztormów następuje jeden po drugim w krótkich odstępach czasu. Jeżeli w północnych szerokościach sztorm się zaczyna z kierunku północnego, to przechodzi zwykle przez N do NW. Jeżeli się zaczyna z kierunków południowych (SO), to przechodzi przez S na SW, czasami do NW.

W obszarach passatów, mussonów i sztilów ekwatorjalnych sztormy występują rzadziej, obejmują mniejszą przestrzeń, są natomiast gwałtowniejsze i wiatr zmienia się czasami o 360 st. Sztormy te powstają w pewnych obszarach i w określonych porach roku (cyklony). Nie zdarzają się prawie nigdy na równiku, na północ od niego występują od lipca do października, na południe od równika od grudnia do marca. Obszary powstawania sztormów w miarę wzrastania ich częstotliwości są: okolice Zielonego Przylądka, Zatoka Arabska, Zatoka Meksykańska, zachodnia część Oceanu Spokojnego w południowej półkuli, południowa część Oceanu Indyjskiego, morze Karaibskie, morze Chińskie, zatoka Bengalska i Ocean Spokojny u wybrzeży Azji.

SKALA BEAUFORT'A DLA OKREŚLANIA SIŁY WIATRU

Stopień	Siła wiatru	Szybkość m/sek.	Szybkość mil m/godz.	Wysokość fali m
0	Cisza (sztil)	0,2	0,5	0
1	Powiew	1,1	2,3	< 0,5
2	Bardzo słaby	2,5	5,0	1
3	Słaby	4,3	8,4	
4	Umiarkowany . . .	6,3	12,3	1 – 1,5
5	Dość silny	8,6	16,8	1,5 – 2
6	Silny	11,1	21,7	2 – 2,5
7	Bardzo silny	13,8	26,9	2,5 – 3,5
8	Sztormowy	16,7	32,6	3,5 – 4,5
9	Sztorm	19,9	38,7	4,5 – 6
10	Silny sztorm	23,3	45,4	
11	Bardzo silny sztorm .	27,1	52,6	> 6
12	Huragan (cyklon) . .	> 29	> 56	

KOMUNIKATY METEOROLOGICZNE

We wszystkich większych portach znajdują się stacje meteorologiczne, które podają do wiadomości żeglarzy stan pogody i przewidywania na najbliższe 24 godziny. W Polsce morskie komunikaty meteorologiczne są wydawane przez Urząd Morski w Gdyni, oraz stację meteorologiczną w Gdańsku. Komunikaty są podawane przez radjo, są ogłaszane w pismach morskich, oraz są podawane przez posterunki obserwacyjne przy latarniach morskich osobnemi sygnałami. Ostrzeżenia sztormowe są zawsze podawane specjalnym sygnałem, wywieszonym na dobrze widocznem miejscu we wszystkich prawie portach i na latarniach morskich.

Sygnały ostrzegawcze składają się z czarnej kuli, czarnych trójkątów, czerwonych i białych świateł i czerwonej flagi, pokazywanych w odpowiednich zestawieniach.

OKREŚLENIE KIERUNKU WIATRU

Określenie kierunku wiatru, skąd wieje, dokonywa się według proporczyka, umieszczonego na szczycie masztu. Bardzo dobrze wskazuje kierunek ruchu proporczyk w kształcie zaostrzonej wązkiej kiszki, którą nawet lekki wietrzyk wydyma i stawia w kierunku wiatru. Należy tylko śledzić, ażeby obręcz kiszki była tak przyczepiona do iglicy masztu, aby nic nie zahaczało i nie przeszkadzało swobodnemu obracaniu się proporczyka.

Podczas ruchu okrętu żadne proporczyki lub wstążeczki nie dają prawidłowych wskazówek. Stosowane przez niemieckich marynarzy i sportowców wstążeczki, są środkiem bardzo prymitywnym.

Uważna obserwacja pokaże każdemu, że przebieganie porywów wiatru po falach, a mianowicie takich, które biegną wprost na obserwatora, wskażą kierunek z największą dokładnością. Porywy widoczne są jako ciemne, wędrujące plamy pomarszczonej znacznie wody i występują doskonale na małej i na średniej fali. Każdy doświadczony żeglarz pilnie i stale obserwuje te ciemniejsze plamy, przeto nigdy nie jest zupełnie zaskoczony przy nadejściu wichru we dnie, a nieraz pozna go i w nocy na pewnej odległości. Przy bardzo silnym wietrze ci-

śnienie, wywierane przez wiatr na twarz, daje spostrzeżenie prawie nieomylne.

W nocy przy słabym lub średniej siły wietrze najlepszą wskazówkę da zwilżony palec, postawiony pionowo. Strona, z której palec będzie czuł zimno, może być określona, jako kierunek, skąd wiatr wieje, przyczem ruch własny okrętu przy niezbyt wielkich szybkościach nie wywrze niemal żadnego wpływu.

Próbowano stosować przyrządy i tablice dla obliczenia istotnego kierunku wiatru z szybkością okrętu i pozornego ruchu wiatru. Otrzymane rezultaty okazały się jednak znacznie mniej dokładne, niż wskazane prymitywne sposoby: śledzenia ruchu porywów na wodzie, wrażenia na twarzy i zwilżony palec.

ŁADOWANIE STATKÓW HANDLOWYCH

Każdy, kto się choć jaknajpobieżniej interesował handlem zamorskim, a nawet każdy czytelnik gazet, spotykający się ze wzmiankami lub artykułami o budowie jakiegoś statku, dowiaduje się, że statek ten jest o takiej a takiej *nośności*, takiej a takiej *pojemności* oraz, że *tonaż* jego wynosi tyle a tyle. Wszystkie te pojęcia, mimo że są wyrażone w tonach, różnią się jednak znacznie od siebie. Również wiadomem jest, że każdy statek, zawijający do jakiegoś portu, musi uiścić pewne świadczenia za korzystanie z niego, z jego urządzeń, za usługi pilotów, za oświetlenie wybrzeża i tym podobne. Tak samo przejazd przez kanały, jak Sueski, Panamski, jest uwarunkowany uiszczeniem pewnej opłaty. Wszystkie te świadczenia obliczane są od ilości ładunku, względnie pasażerów, które dany statek zdolny jest przewozić, bez względu na to, czy zdolność ta została wykorzystana w całości, czy też nie. W zależności więc od stopnia wykorzystania wspomnianej zdolności przewozowej, t. j. wykorzystania przeznaczonych do przewozu przestrzeni, będą wspomniane opłaty więcej lub mniej obciążać dochodowość danego statku. Wobec różnego ciężaru gatunkowego towarów i zajmowanej przez nich przestrzeni, jest sprawą nader ważną umiejętne ładowanie statków w ten sposób, by z jednej strony osiągnięte było *maksymum obciążenia*, z drugiej zaś, by *wszystkie* do ładowania służące *pomieszczenia* były *w całości wykorzystane*.

Pojemność netto i brutto

Ponieważ ładowność okrętu jest wielkością zmienną, gdyż zależy od rodzaju towaru, który przy większym ciężarze może zająć mniej przestrzeni (np. żelazo) i naodwrót, przy zajęciu całej wolnej przestrzeni posiada stosunkowo niewielki ciężar (np. korek), bierze się za podstawę obliczenia świadczeń nie jednostkę faktycznie wykorzystanej pojemności, lecz całą objętość wnętrza statku, która jest przeznaczona do przewożenia towarów, względnie pasażerów i którą nazwiemy *pojemnością netto*, wyrażoną w tonach metrycznych (waga jednego metra^3 czystej wody słodkiej), lub w tonach angielskich (waga 35 stóp^3 angielskich wody morskiej, względnie 36 stóp^3 wody słodkiej). *Pojemność brutto* zaś, jest to całkowita objętość wnętrza statku do górnego pokładu, z dodaniem objętości wszystkich nadbudówek ponad tym pokładem, jak np. objętość zbiorników balastowych, nadbudówek nawigacyjnych, kuchnia, W. C., luki świetlne i zejściowe, kajuty dla załogi, przedziały maszynowe, kotłownie, węglownie i t. d., czyli przestrzenie, nie służące do pomieszczenia towaru, lecz do uruchomienia statku.

Aby więc pobierać opłaty jaknajsprawiedliwsze, bierze się pojemność brutto danego statku, pomniejszoną o pojemność wszystkiego tego, co nie jest przeznaczone bezpośrednio do przewożenia towarów. W wyniku tego r-ku otrzymujemy więc *pojemność netto*, która decyduje o dochodowości statku, gdyż im ona jest większa, tem więcej można ładować. *Pojemność netto* nazywamy także *pojemnością regestrową*, bo ona jest zapisana do rejestrów sądowych i od niej właśnie pobiera się przeważnie wspomniane opłaty. Z powyższego wynika też, że na podstawie znajomości tylko pojemności netto nie można jeszcze sądzić o wielkości statku. Mogą bowiem być dwa statki o tej samej wielkości, tych samych wymiarów, a pojemności ich regestrowe mogą być znacznie różne. Zależy to mianowicie od przestrzeni, zajmowanych przez wyżej już wyliczone urządzenia techniczne.

Pojemność tak brutto jak i netto wyraża się w tonach regestrowych angielskich, przyczem 1 tona regestrowa równa się 100 stopom^3 angielskim lub 2,83 m.^{3}

Nośność

Nośność danego statku wreszcie, czyli t. zw. *tonaż martwej wagi* (dead weight), który się stosuje tylko do statków handlowych, jest to ciężar wszystkiego, co może być załadowane na statek przy zanurzeniu do wodnicy zasadniczej (linja, wskazująca ostateczną granicę zanurzenia; jeżeli statek ją osiągnął — trzeba przestać ładować). Nośność określa się tonach. Ładowność jest różnicą ciężaru pomiędzy statkiem zupełnie załadowanym, a jego wyporem bez ładunku, przyczem wyporem nazywamy ciężar wody, wypartej przez statek.

Teraz, gdy zaznajomiliśmy się już z miarami, używanemi w żegludze handlowej tak morskiej, jak i rzecznej, zobaczymy, jak bardzo zależna jest rentowność przewozu statków od umiejętnego i racjonalnego ładowania.

Racjonalne ładowanie

Za jednostkę frachtową (ładunkową) uważa się tonę ładunku, t. j. tonę wagową, równającą się 1000 kg. (w-g miary angielskiej 1016 kg.), o ile ona nie zajmuje więcej przestrzeni, niż 1 m^3 (40 stóp^3 w-g miary angielskiej), albo tonę metryczną o 1 m^3 (40 stóp^3), jeżeli towar zajmuje więcej przestrzeni. *Optimum obciążenia*, t. j. najlepsze załadowanie, jest osiągnięte, jeżeli statek jest tak obciążony, że zanurzy się do maksymalnej dozwolonej granicy (wodnicy zasadniczej) oraz, jeżeli z drugiej strony wszystkie pomieszczenia, przeznaczone do przewozu towarów, zostały w zupełności wykorzystane. Uświadomijmy to sobie przy pomocy przykładu:

Pewien statek posiada ładownie o pojemności 7875 m^3, nośność wynosi 5000 ton martwej wagi (dead weight) i ma odbyć 2 miesięczną podróż okrężną. Zapasy węgla, świeżej wody, żywności i t. d., które musi ze sobą zabrać, ważą około 1400 ton, które należy potrącić z powyższych 5000 ton, wobec czego dla ładunku, opłacającego przewóz, pozostaje 3600 ton. Jeżeli teraz ten statek ładujemy np. korkiem, czyli towarem, którego współczynnik ładowności wynosi 8, t. zn., że 8 m^3 korka składa się na 1 tonę 1000 kg., to możemy na nasz statek załadować 7875 m^3 tego towaru, przyczem ładownia byłaby całkowicie wykorzystana, ale ciężar wynosiłby zaledwie 984,4 ton, to znaczy, że pod tym względem statku nie wykorzystano i to w 70%. Przypuśćmy

wreszcie, że przewoźne za 1 m³ korka wynosi 20 sh, to za cały ładunek otrzymanoby 7875 Ł.

Jeżeli natomiast na ten sam statek załadujemy 3600 ton żelaza, np. w sztabach, to wykorzystalibyśmy całkowicie jego nośność, przestrzeń zajęta natomiast wynosiłaby tylko 900 m³, czyli 11,4%, gdyż współczynnik ładowności żelaza wynosi tylko 0,25, t. zn., że 4 tony żelaza składają się na 1 m³, a przewoźne, jeżeli i tu liczyć 20 sh. od tony, wynosiłoby 3600 Ł.

W obu więc umyślnie krańcowo wziętych przykładach nie wykorzystano raz nośności statku, a w drugim wypadku pojemności, wobec czego musi się nasuwać wniosek, że należałoby znaleźć taki sposób pośredni, przy którym udałoby się ładować jakiś towar lekki razem z towarem ciężkim, tak, by wydajność ładunkowa była jaknajwyższa. Sposób taki istnieje i można go ująć w następującą formułkę matematyczną:

$$X = \frac{\left(\frac{P}{N} - a\right) N}{b - a}$$

X równa się ilości towaru lżejszego, którą należy zabrać;
P „ „ zdolności ładunkowej statku w m³;
N „ „ nośności statku w tonach (po potrąceniu węgla, oliwy i t. d.);
a „ „ współczynnikowi ładowności towarów ciężkich;
b „ „ „ „ lekkich.

Podstawiając teraz odpowiednie liczby, otrzymujemy:

$$X = \frac{\left(\frac{7875}{3600} - 0{,}25\right) 3600}{8 - 0{,}25} = 900$$

wobec czego należy ładować 900 ton, względnie 7200 m³ korka, a resztę rozporządzalnej nośności, t. j. 2700 ton żelaza, które zajmie 675 m³ przestrzeni. W ten sposób możemy na statek ładować:

Żelazem	2700 ton	= 675 m³	przewoźne	Ł 2700
Korkiem	900 „	= 7200 „	„	„ 7200
Razem	3600 ton	= 7875 m³	przewoźne	Ł 9900

przyczem otrzymaliśmy najwyższą wydajność ładunkową, większą znacznie od wydajności, osiągniętej w obu poprzednich wy-

padkach, statek był zanurzony do wodnicy zasadniczej, a przestrzeń całkowicie wykorzystana.

Wynik powyższego r-ku coprawda należy przyjąć z pewnemi zastrzeżeniami, gdyż z jednej strony trudno w praktyce o tak idealne rozwiązanie kwestji, jak w powyższym wypadku, zależy to mianowicie od ładowanych towarów, które niezawsze można odpowiednio dobierać. A z drugiej strony odgrywają przy obliczeniu przewoźnego jeszcze inne czynniki swoją niepośledni rolę, jak np. zdolność eksportowa, względnie importowa danego towaru (premje i cła), koszty handlowe, które należy rozdzielić proporcjonalnie na poszczególne rodzaje towarów i na oba kierunki podróży i t. d. Ale wszystkie te koszty właśnie, wraz z wyżej już wspomnianemi świadczeniami, przypadające na jednostkę przewożonych towarów, zmniejszają się proporcjonalnie do wzrostu stopnia wykorzystania pojemności netto danego statku, co wpływa oczywiście znacznie na zdolność konkurencyjną przewożonego towaru, a temsamem na rentowność przewozu.

TOWARY CIĘŻKIE I LEKKIE.

O ile chodzi o fracht, towary przewożone morzem dzielimy na dwa rodzaje:

a) towary ciężkie (deadweight cargo),

b) towary lekkie (measurement cargo).

Towary ciężkie są to takie, których waga przekracza 1 tonę metryczną na metr sześcienny lub 1 tonę angielską na 40 stóp sześciennych (węgiel, żelazo i t. p.).

Do obliczania frachtu używa się jednostek ciężaru:

1 tona metryczna = 1000 kg lub

1 tona angielska (long ton) = 1016 kg (2240 funtów angielskich).

Towary lekkie są to takie, których waga nie przekracza 1 tony metrycznej na 1 m^3 lub 1 tony angielskiej na 40 stóp^3.

Do obliczania frachtu stosuje się jednostki objętości:

1 m^3 lub

1 tona zw. toną morską (ocean ton) = 40 stóp^3.

Prócz tego istnieją dla niektórych rodzajów towarów jednostki specjalne: Imperial quarter (290 litrów) o średniej wadze 480 funtów angielskich, Winchester bushel (35,283 litrów) — dla zbóż, standard — dla drzewa.

MIARY I STATYSTYKI

MORSKIE MIARY DŁUGOŚCI

1 mila morska równa się przeciętnej długości jednej minuty łuku wielkiego koła ziemi, czyli 1,852 m.

1 kabel równa się jednej dziesiątej mili morskiej.

1 fathom — 1,8288 m,. zawiera 6 angielskich stóp (feet).

1 angielska stopa (foot) równa się 0,305 m.

1 angielski yard równa się trzem stopom, czyli 0,91 m.

MILE MORSKIE W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH

Statute mile, Anglja	1609	metr.
Wiorsta, Rosja	1067	,,
Seemeile, Niemcy	1852	,,
Nautical mile, Anglja	1852	,,
Mille marin, Francja	1852	,,
Zeemijl Holandja	1852	,,
Milla legal. Hiszpanja	1852	,,
Lieue, Francja	4444	,,
League, Anglja (3 naut. m.) . .	5556	,,
Legua maritima, Hiszpanja . .	5556	,,
Legoa, Portugalja	6173	,,
Sömill, Danja	7407	,,
Mil, Szwecja	10.688	,,
Mil, Norwegja	11.295	,,
Mila geograficzna	7420	,,

O TONAŻU

Tonaż netto, **czyli ładowność okrętu, mierzy się objętością wszystkich jego ładowni.**

Tonaż brutto, **czyli pojemność okrętu. Jest to objętość wszystkich jego pomieszczeń.**

Dead weight, **czyli tonaż martwej wagi. Jest to ciężar wszyst-**

TABELKA

wyjaśniająca znaczenie „ton" *). używanych dla statków morskich.

Nr.	Tona *)	Jednostka	Wielkość jednostki	Cała ilość		Stosuje się do statków	Służy cechą charakterystyczną dla statków	Angielski termin
				otrzymuje się	daje			
1	Regestrowa	Pojemności statku	100 st.^{3} = = 2,83 m^3	Pomiarem wnętrza statku	Pojemność statku **)	Handlowych	Handlowych	Ton of Measurement
2	Brutto	Ditto — bez potrąceń	Ditto	Ditto	Pojemność brutto **)	Ditto — dla celów ogólnych	Pasażerskich	Gross tonnage
3	Netto	Ditto—z potrąceniem pomieszczeń służbowych	Ditto	Ditto	Pojemność netto **)	Ditto — dla opłat	Obrotu (również portu)	Net (Register) Tonnage
4	Nośności	Wagi ładunku, jaki statek może przyjąć	1000 kg — metr. tona 2240 lbs — ang. tona	Ze skali wyporności	Nośność statku	Handlowych	Towarowych	Deadweight DW
5	Wyporności	Wagi całkowitego statku	Ditto	Ditto	Wyporność statku	Wojennych, pasażerskich	Wojennych	Ton of displacement

*) W polskiej literaturze używa się również „tonna", „tonn".   **) Używa się również „tonaż" („tonnaż").

kiego, co może być naładowane, wyłączając węgiel opałowy, na statek, aż się on zanurzy do linji wodnej największej dopuszczalnej ładowności.

Opłaty portowe pobiera się od tonażu netto. Stocznie starają się skonstruować okręt tak, aby wypadł jak najmniejszy tonaż netto.

MIARY CZĘŚCIEJ UŻYWANE

1 metr (m) = 3,281 stóp angielskich.
1 kilometr (km) = 1.000 metrów = 3.281 stóp angielskich.
1 metr kwadratowy (m^2) = 10.000 cm^2.
1 hektar (ha) = 10.000 m^2 = 100 arów (a) po 100 m^2.
1 metr sześcienny (m^3) = 1.000 litrów (l), czyli decymetrów sześciennych.
1 hektolitr (hl) = 100 litrów.
1 kilogram (kg) = 1.000 gramów (g) po 1.000 miligramów (mg).
1 kg = 2 niemieckie funty.
1 centnar metryczny, podwójny = 100 kg.
1 centnar stary, niemiecki = 100 funtów niemieckich.
1 tona metryczna = 1.000 kg = 2204,6 funta (ciężar 1 m^3 wody dystylowanej przy + 4°C).
1 ang. tona regestrowa, jednostka objętości = 100 ang. stóp sześciennych = 2,8315 $m.^3$
1 ang. tona, jednostka ciężaru = 2240 ang. funtów = 1016 kg.
1 ang. tona, (ocean ton) = 40 ang. $stóp^3$ = 1,13 $m.^3$
1 tona okrętowa, (short ton) = 2000 funtów = 907 kg.
1 metr sześcienny = 35,32 ang. $stóp.^3$
1 łaszt niemiecki, okrętowy = 2 tony metryczne.
1 cal ang. (inch wym. incz) = 2,54 cm.
1 stopa ang. (foot, wym. fut, l. mnoga feet, wym. fiit) = = 12 cali ang. = 0,305 m.
1 yard = 3 stopy ang. = 0,91438 m.
(handlowo przyjmują: 12 yardów = 11 metrów).
1 sążeń ang. (fathom) = 2 yardy.
1 $stopa^2$ = 0,0929 m^2.
1 $yard^2$ = 0,8361 m^2.
1 acre (akr) = 4840 kw. yardów = 40,4671 arów.

1 stopa^3 = 0,028317 m^3.
1 yard^3 = 0,7645 m^3.
1 Imperial Gallon = 4,5435 l.
1 stary (Winchester) Gallon = $^5/_6$ Imp. Gal. = 3,785203 l.
1 Last (łaszt) = 29,078924 hl.
1 Barrel (wym. berrel) = 1,635 hl.
1 funt avoirdupois (lbs) po 16 uncyj po 16 drachm, albo 7000 Troygrains = 0,4536 kg.

ZAMIANA MIAR

cale na mm / **stopy na m**

cale	mm	cale	mm	stopy	yardy	metry	stopy	yardy	metry
$^1/_8$	3,17	3	76,20	1		0,305	13		3,962
$^1/_4$	6,34	4	101,60	2		0,610	14		4,267
$^3/_8$	9,51	5	127,00	3	1	0,914	15	5	4,572
$^1/_2$	12,68	6	152,39	4		1,219	16		4,877
$^5/_8$	15,85	7	177,79	5		1,524	17		5,182
$^3/_4$	19,03	8	203,19	6	2	1,829	18	6	5,486
$^7/_8$	22,20	9	228,59	7		2,134	19		5,791
1	25,34	10	253,99	8		2,438	20		6,096
2	50,78	11	279,39	9	3	2,743	21	7	6,401
				10		3,048	22		6,706
				11		3,353	23		7,010
				12	4	3,658	24	8	7,315

cm na cale / **m na stopy** / **kg na funty i centnary**

cm	cale	m	stopy	kg	lbs	cwts
1	0,394	1	3,281	1	2,20	0,020
2	0,787	2	6,562	2	4,41	0,039
3	1,181	3	9,843	3	6,61	0,059
4	1,575	4	13,124	4	8,82	0,079
5	1,969	5	16,404	5	11,02	0,098
6	2,362	6	19,605	6	13,23	0,118
7	2,756	7	22,966	7	15,43	0,138
8	3,150	8	26,247	8	17,64	0,158
9	3,543	9	29,528	9	19,84	0,177

NAJSZYBSZE OKRĘTY HANDLOWE

Okręty handlowe poniżej 20,000 BRT. jeżdżące z szybkością przeszło 21 mil morsk. na godzinę

Nazwa okrętu	Bandera	Rok budowy	BRT
25 — 26 mil morsk. na godz.			
Anglja	angielska	1920	3.460
Cambria	,,	1921	3.462
Hibernia	,,	1920	3.467
Paris	francuska	1913	1.790
Scotia	angielska	1921	3.454
Wothing	,,	1928	2.294
24 — 25 mil morsk. na godz.			
Rouen	francuska	1912	1.882
Versailles	,,	1919	1.903
23 — 24 mil morsk. na godz.			
Engandine	angielska	1911	1.786
Lady of Mann	,,	1930	3.104
Maid of Orleans.	,,	1918	2.386
Prince Charles	belgijska	1930	2.938
Prince Leopold	,,	1930	2.938
Princesse Marie José. . . .	,,	1922	1.821
Prinses Astrid	,,	1920	2.938
Prinses Josephine Charlotte . .	,,	1931	2.938
Newhaven	francuska	1911	1.956
H. F. Alexander.	amerykańska	1915	8.357
Monticello dawn. Kais. Wilhelm II	,,	1902	19.361
Mount Vernon ,,Kronprincessin Cecilie	,,	1906	18.372
22 — 23 mil morsk. na godz.			
Ben - My - Chree.	angielska	1927	2.586
Biarritz , ...	,,	1915	2.388
Canterbury	,,	1929	2.910
Isle of Thanet	,,	1925	2.701
Maid of Kent	,,	1925	2.693
Prince David	,,	1930	6.892
Prince Henry	,,	1930	6.892
Prince Robert	,,	1930	6.892
Rangatira	,,	1931	6.152
Viking.	,,	1905	1.957
Wachine	,,	1913	4.436

Nazwa okrętu	Bandera	Rok budowy	BRT
Meklenburg *)	holenderka	1922	2.907
Oranje Nassau *)	"	1909	2.885
Prinses Juliana *)	"	1920	2.908
Lurline	[amerykańska	1932	18.021
Malolo	"	1927	17.232
Mariposa	"	1931	18.017
Monterey	"	1932	18.017
21 — 22 mil morsk. na godz.			
Amsterdam , ...	angielska	1930	4.220
Antwerp	"	1920	2.957
Bruges	"	1920	2.949
Dieppe.	"	1905	1.426
Duchess of Argyll	"	1906	593
Duke of Abercron	"	1919	2.217
Duke of Argyll	"	1928	3.604
Duke of Lancaster	"	1928	3.610
Duce of Rothesay	"	1928	3.606
King Orru	"	1913	1.877
Malines	"	1921	2.969
Manxman	"	1904	2.030
onas Isle	"	1905	1.688
Prague.	"	1930	4.220
Princess Kathleen	"	1925	5.875
Princess Marguerite	"	1925	5.875
Saint Andrew *)	"	1932	2.702
Saint David *)	"	1932	2.702
Snaefeld	"	1906	1.713
Victoria	"	1907	1.641
Vienna	"	1929	4.218
Stat Antwerpen	belgijska	1913	1.365
Ville de Liège	"	1913	1.365
Côte d'Azur.	francuska	1930	3.047
Ausonia	włoska	1928	12.995
Esperia	"	1918	11.405
Acadia	amerykańska	1932	6.185
Saint John	"	1932	6.185
Yale	"	1906	3.818

Wszystkie powyższe okręty mają napęd turbinowy. Oznaczone gwiazdką mają zwykłe maszyny.

NAJWIĘKSZE OKRĘTY HANDLOWE

Nr.	Nazwa okrętu	Bandera	Rok budowy	Pojemność BRT	Długość m	Szerokość m	Szybkość mil morsk.
1	Majestic ex. Bismarck .	angielska	1921	56.621	229	30,5	25
2	Berengaria ex. Imperator	,,	1912	52.226	269	30,0	23
3	Bremen	niemiecka	1929	51.656	274	31,0	28
4	Rex	włoska	1932	51.602	268	29,6	27
5	Europa	niemiecka	1928	49.746	271	31,1	28
6	Leviathan ex. Vaterland	ameryk.	1914	48.943	276	30,6	24
7	Conte di Savoia . . .	włoska	1932	48.502	248	29,3	28
8	Olympic	angielska	1911	46.439	260	28,2	22
9	Aquitania	,,	1914	45.647	265	29,6	23
10	Ile de France	francuska	1926	43.153	233	28,0	23
11	Empress of Britain . .	angielska	1930	42.348	223	29,8	24
12	Paris	francuska	1921	34.569	224	26,0	21
13	Homeric eks. Columbus	angielska	1922	34.451	229	25,4	20
14	Augustus	włoska	1927	32.650	217	25,2	19
15	Roma	,,	1926	32.583	215	25,2	21
16	Columbus	niemiecka	1922	32.565	228	25,3	21
17	Mauterania	angielska	1907	30.696	232	26,8	25
18	Champlain	francuska	1931	28.912	185	25,2	18
19	Statendam	holenderska	1929	28.291	204	24,8	19
20	Georgic	angielska	1932	27.759	208	25,1	18
21	Cap Arcona	niemiecka	1927	27.561	196	25,8	20
22	Belgenlande	angielska	1917	27.132	204	23,9	17,5
23	Britannia	,,	1930	26.943	208	25,1	18
24	Conte Graude	włoska	1928	25.661	199	23,8	21
25	Lafayette	francuska	1929	25.178	177	23,8	17
26	Adriatic	angielska	1906	24.679	216	23,0	18
27	Conte Biancamano . .	włoska	1925	24.416	198	23,2	20
28	Manhattan	ameryk.	1932	24.289	203	26,3	20
29	Washington	,,	1933	24.289	203	26,3	20
30	Duilio	włoska	1923	24.281	183	23,2	21

ŚWIATOWA FLOTA HANDLOWA MORSKA

Stan w dniu 1.VII.

Państwa	W tys. ton reg. brutto				% unieruchomienia *)	W odsetkach			
	1914	1928	1932	1933		1914	1928	1932	1933
Ogółem	49.090	66.955	69.734	67.920	—	100,0	100,0	100,0	100,0
w tem:									
Anglja . .	21.045	19.875	22.784	21.820	—	42,9	29,7	32,7	32,1
St. Zj. Am.	5.368	12.093	13.547	13.358	—	10,9	18,1	19,4	19,7
Japonja .	1.708	4.140	4.255	4.258	—	3,5	6,1	6,1	6,3
Norwegja .	2.505	2.968	4.167	4.080	18,2	5,1	4,5	6,0	6,0
Niemcy .	5.459	3.777	4.165	3.901	18,0	11,1	5,7	6,0	5,7
Francja .	2.319	3.344	3.557	3.512	27,3	4,7	4,9	5,1	5,2
Włochy .	1.668	3.429	3.391	3.150	16,7	3,4	5,1	4,9	4,6
Holandja .	1.496	2.817	2.964	2.765	16,2	3,0	4,2	4,2	4,5
Szwecja .	1.118	1.447	1.716	1.675	8,7	2,3	2,1	2,5	2,5
Danja . .	820	1.068	1.181	1.168	10,9	1,7	1,6	1,7	1,7

*) Tonaż statków unieruchomionych w % ogólnego tonażu statków.

ŚWIAT W CYFRACH

GŁÓWNE DANE O KULI ZIEMSKIEJ

Promień równika 6377,397 km. 1/2 osi ziemskiej 6356,079 km. Spłaszczenie ziemi 6377,397 — 6356,079 / 6377,397 = 1 / 299,15 km. Długość równika 40.070,368 km. Długość stopnia długości na równiku 111,307 km. Długość stopnia długości na biegunie 0 km. Powierzchnia ziemi 509.950.714 km². Powierzchnia lądu 149.000.000 km². Powierzchnia wodna 361.000.000 km². Objętość ziemi 1.082.841.300.000 km.³ Ciężar ziemi ok. 6 kwadryljonów kg.

OBSZAR I GŁĘBOKOŚĆ OCEANÓW

	Powierzchnia w milj. km²	Najw. głęb. w metr.	Przeciętna głębokość
Ocean Spokojny	180,1	10.793	4030
„ Atlantycki	106,0	8.526	3330
„ Indyjski	75,0	7.000	3900

NAJWIĘKSZE GŁĘBOKOŚCI

Głębina Emdena (na północ od Filipin) 10.793 m. Rów Marjański (ocean Spokojny) 9.636 m. Rów Kermadeka (na półn. od N. Zelandji) 9.427 m.

GŁÓWNE DANE O BAŁTYKU

Powierzchnia Bałtyku 420.000 km². Przeciętna głębokość 55 m. Największa głębokość 463 m. Największa głębokość w zatoce Gdańskiej 113 m. Największa głęb. w zatoce Puckiej 57 m.

JEZIORA I MORZA ŚRÓDLĄDOWE

	Powierzchnia km.²	Wysokość n/poz. morza w mtr.
Morze Kaspijskie	438.000	—26
Jezioro Górne	83.000	183
Victoria	68.000	1134
Morze Aralskie	62.000	50

	Powierzchnia km.²	Wysokość n/poz. morza w metr.
Huron	59.500	177
Michigan	58.140	177
Bajkał	33.000	462
Tanganajka	31.900	782
Wielkie Niedźwiedzie	31.500	103
Njassa	30.000	464
Wielkie Niewolnicze	30.000	119
Erie	25.000	175
Winnipeg	24.530	213
Ontario	18.760	75
Balchasz	18.400	274
Ładoga	18.120	5
Czad	16.000	295
Marakaibo	13.600	0
Eyre	10.000	—12
Onega	9.550	39
Nikaragua	8.430	32
Jez. Rudolfa	8.000	472
Athabaska	7.400	210
Titikaka	6.900	3182
Jez. Renów	6.400	350
Issyk-Kul	5.890	1574
Väner	5.568	44
Winnipegosi	5.400	293
Jez. Alberta	5.300	652
Peipus	5.090	30
Meru	4.920	972
Urmja	4.700	1260
Wielkie Słone Jez.	4.700	1286
Nipigon	4.470	260
Manitoba	4.430	237
Kukunor	4.000	3145
Kiwu	3.900	1455
Jez. Edwarda	3.550	977
Mistassini	3.500	412
Kossogoł	3.400	1615

	Powierzchnia km.²	Wysokość n/poz. morza w metr.
Wan	3.400	1725
Tana	3.100	1880
Poopo	2.530	3694
Jez. Leopolda II	2.325	340
Buenos Aires	2.100	210
Toba	2.050	906
Vatter	1.898	88
Tengrinor	1.700	4609
Chapal	1.600	?
Enare	1.421	114
Gokcza	1.319	1925
Champlain	1.200	28
Malar	1.163	0,5
Managua	1.138	47
Morze Martwe	980	—394
Biwa	686	86
Platten	596	104
Jez. Genewskie	581	375
Jez. Bodeńskie	538	395
Garda	370	65
Skutari	356	6
Lago Maggiore	212	194
Como	146	198
Arpot-szo	140	5370
Jez. Czterech Kantonów	117	437

KANAŁY MORSKIE

Kanał Suezki. Punkty końcowe — Port-Said i Suez. Budowę rozpoczęto w r. 1859, otwarty dla małych statków w r. 1865, urzędowe otwarcie dla ruchu wielkich statków w r. 1869. Długość 169 km, szerokość zwierciadła od 80 do 120 m, na dnie 38,5 m, głębokość 10,5 — 11,0 m. Największa dozwolona szybkość w kanale 10 km na godz. Przejście trwa 15 — 16 godz. Kanał nie posiada śluz.

Kanał Cesarza Wilhelma. Łączy morze Północne z Bałtykiem. Punkty końcowe: Brunsbuttel (morze Północne) i Hol-

tenau koło Kilonji (Bałtyk). Budowę rozpoczęto w r. 1886, otwarcie było w r. 1895. W r. 1914 znacznie rozszerzono i pogłębiono. W każdym z punktów końcowych posiada po jednej podwójnej śluzie 330 m długości i 45 m szerokości. Długość 99 km, szerokość 102 m, głębokość 11 m. Przejście przez kanał trwa $8^1/_2$ godz. Koszt budowy wynosił 379 miljonów marek.

Kanał Koryncki. Budowę rozpoczęto w r. 1882, otwarto w r. 1894. Punkty końcowe Poseidinia i Isthmia. Długość 6,3 km, szerokość 21—25 m, głębokość 8,5 m. Koszt budowy wynosił 100 milj. złotych.

Kanał Manchestersko - Liverpoolski. Budowę rozpoczęto w r. 1888, otwarto w r. 1894. Długość 57 km, szerokość 52 m, głębokość 8,5 m. Koszt budowy wynosił 600 milj. złp.

Kanał Panamski. Punkty końcowe: Colon na morzu Karaibskiem i Panama na oceanie Spokojnym. Długość 78 km, szerokość zwierciadła 100 — 300 m, na dnie 91 m. Budowa kanału została rozpoczęta przez towarzystwo francuskie, które jednak budowy nie ukończyło; budowa została przejęta przez Stany Zjedn. A. P. i ukończona w r. 1914 — otwarcie nastąpiło w r. 1915. Kanał posiada 6 podwójnych śluz, które podnoszą okręty na 26 m. Głębokość kanału 12,5 m. Koszta budowy wynosiły ca. 3 miljardy złp.

GŁÓWNE CIEŚNINY MORSKIE

	Długość km	Najw. głęb. w m	Najmn. głęb. dla żegl.	Szer. w km
Bab-el-Mandeb	50	320	60	17,5
Cieśnina Bassa	350	145	65	160
Cieśn. Belle Isle	130	146	44	12
Wielki Bełt	120	55	12	16
Mały Bełt	180	80	7	0,6
Cieśn. Beringa	60	57	37	35
Bosfor	30	120	27	0,7
Cieśn. Cabot'a	90	529	380	50
Cieśn. Cook'a	110	320	140	85
Dardanele	71	105	54	1,3
Cieśn. Florydy	300	1830	110	80
Cieśn. Kaletańska	56	63	24	33
Cieśn. Smocza	110	280	216	105
Cieśn. Koreańska	120	215	170	140

	Długość km	Najw. głęb. w m	Najmn. głęb. dla żegl.	Szer. w km
Gibraltar	90	980	200	14
Cieśn. Magellana	600	320	20	4—33
Malakka	780	73	30	36
Messyńska	42	258	85	3,4
Mona	110	1570	60	105
Otranto	120	978	115	57
Cieśn. Palk	160	13	7	55
Wężowa	22	30	9	10
Singapore	50	16	57	26
Sund	110	4	38	12
Cieśn. Torresa	400	85	22	9
Czili (Chiny)	115	100	56	30
Nawietrzna	230	85	1450	290
Jukatańska	270	220	2000	90

CZĘŚCI ŚWIATA

	Powierzchnia km²	Zaludnienie
Europa	10.000.000	460.000.000
Azja	44.000.000	100.000.000
Afryka	30.000.000	140.000.000
Australja	9.000.000	8.000.000
Ameryka Półn.	24.000.000	145.000.000
Ameryka Płdn.	18.000.000	00.000.000
Poł. ob. polarny	14.000.000	—
Razem	149.000.000	1.823.000.000

GŁÓWNE WYSPY

	w km²		w km²
Grenlandja	2.175.600	Nowa Ziemia płd.	41.100
Nowa Gwineja	771.900	Formosa	36.000
Borneo	745.000	Kiusiu	35.600
Madagaskar	590.200	Hainan	34.000

	w km²		w km²
Sumatra	433.800	Nowa Pomeranja	33.700
Wielka Brytanja	228.300	Sycylja	25.740
Nippon (Hondo)	226.500	Sardynja	24.090
Celebes	179.400	Szikoku	18.010
Nowa Zelandja płd.	150.525	Nowa-Kaledonja	16.100
Jawa	126.100	Sumbawa	13.280
Kuba	114.500	Jamajka	11.525
Nowa Zelandja płn.	114.295	Viti Levu	10.500
Luzon	110.700	Hawai	10.400
Islandja	106.200	Cypr	9.280
Mindanao	102.800	Porto-Rico	8.890
Jezo	96.310	Bougainville	8.800
Irlandja	82.150	Korsyka	8.720
Haiti	77.300	Kreta	8.620
Sachalin	75.360	Anticosta	8.150
Tasmanja	67.900	Zelandja	7.014
Cejlon	65.600	Eubea	3.775
Spitzbergen	63.000	Majorka	3.400
Nowa Ziemia płn.	50.100		

GŁÓWNE PÓŁWYSPY

	km²		km²
Arabja	2.730.000	Floryda	110.000
Indje	2.088.000	Yukatan	73.000
Labrador	1.300.000	Sinai	59.000
Półw. Skandynawski	800.000	Półw. Czukczów	49.000
Półw. Iberyjski	584.000	Nowa Szkocja	44.000
Mała Azja	506.000	Jutlandja	39.000
Półw. Bałkański	486.000	Szantung	29..000
Kamczatka	264.000	Krym	25.000
Malakka	237.000	Bretanja	23.000
Koreja	218.000	Peloponez	22.000
York	195.000	Alaska	22.000
Półw. Apeniński	149.000	Kurlandja	17.000
Kalifornja	143.000	Kalabrja	14.000
Półw. Samojedów	132.000	Delaware	13.500
Kola	120.000	Kanin	10.500

RZEKI

Długość w km i dorzecze w km²

Europa

Wołga	3.570	1.420.000
Dunaj	2.850	817.000
Dniepr	2.150	510.000
Don	1.860	429.800
Dźwina Płn.	1.780	362.300
Peczora	1.580	320.300
Dniestr	1.370	76.900
Ren	1.326	224.400
Elba	1.145	147.744
Wisła	1.125	198.285
Loara	1.020	121.000
Tajo	1.010	82.600
Dźwina Zach.	930	85.400
Odra	903	124.671
Guadiana	830	72.100
Niemen	788	100.900
Rodan	759	98.900
Wezera	712	45.550
Sekwana	700	77.800
Pad	680	69.400
Tamiza	405	12.550
Tyber	393	17.000

Azja

Ob	5.200	2.947.900
Jenissej	5.200	2.591.500
Jangtsekiang	5.200	1.775.000
Lena	4.600	2.383.700
Amur	4.480	2.051.500
Indus	3.180	960.000
Hoangho	4.100	980.000
Ganges	3.000	1.730.000
Syr-Darja	2.860	649.000
Amu-Darja	2.500	465.000
Ural	2.380	219.000
Eufrat	2.000	765.000
Irawadi	2.000	430.00

	Afryka	
Nil	5.760	3.007.000
Kongo	4.200	3.690.000
Niger	4.160	2.092.000
Zambezi	2.660	1.330.000
Oranje	1.860	1.020.000
Kubango	1.800	785.000
Limpopo	1.600	440.000
Juba	1.500	196.000
Senegal	1.430	440.500
	Ameryka	
Mississipi	6.530	3.248.000
Amazonka	6.200	7.050.000
La Plata	4.700	3.104.000
Św. Wawrzyńca	3.800	1.248.000
Mackenzie	3.780	1.660.000
Jukon	3.600	900.000
Rio Grande	2.800	570.000
Winnipeg	2.400	1.080.000
Orinoko	2.200	944.000
	Australja	
Murray	3.490	910.000

TUNELE

	m
Simplon (Szwajcarja)	19.730
St. Gotthard (Szwajcarja)	14.990
Lötschberg (Szwajcarja)	14.606
Mont Cenis (Francja)	12.233
Arlberg (Austrja)	10.270
Ricken (Szwajcarja)	8.604
Taury (Austrja)	8.550
Otira (Płd. N. Zelandja)	8.450
Giovi (Italja	8.270
Hauenstein (Szwajcarja)	8.135
Col di Tenda (Italja)	8.100
Karawanki (Austrja)	8.016
Pireneje (Francja)	7.800
Hoosak (St. Zjedn. Am.)	7.640

NAJWYŻSZE SZCZYTY GÓRSKIE

	m
Everest, Azja	8.880
Aconcagua, Ameryka	7.040
McKinley, Ameryka	6.240
Kilimandżaro, Afryka	5.890
Szczyt Casten, Nowa Gwinea	5.000
Mont Blanc, Europa	4.810
Szczyt Markham, płd. obszar polarny	4.600
Mauna Kea, Hawaii	4.208
Kinibalu, Borneo	4.175
Korintji, Sumatra	3.690
Fudżijama, Japonja	3.778
Pico de Teido, Kanaryjskie wyspy	3.713
Semeru, Jawa	3.675
Rante Kombola, Celebes	3.450
Etna, Sycylja	3.315
Szczyt Petermana, Grenlandja	2.800
Cinto, Korsyka	
Tsifajatvona, Madagask.	2.630
Pedrotalegalla, Cejlon	2.540
Ida, Kreta	2.457
Góra Kościuszki, Austr.	2.206
Hvannahdalshnukr, Islandja	2.120
Szczyt Chydenius, Szpitzberg	1.730
Cradla, Tasmanja	
Ben Newis, W. Brytanja	1.343

NAJWYŻSZE BUDOWLE

	m
Paryż, Wieża Eiffla	300
Woolworthbuilding, Nowy York	242
Waszyngton, pomnik Waszyngtona	169
Turyn, Mole Antoniellana	163
Ulm, Munster	161
Kolonja, Katedra	156
Ruan, Katedra	151
Hamburg, Kościół Św. Mikołaja	147
Reval (Tallin) Kościół Olafa	139
Egipt, Piramida Cheopsa	138
Rzym, Św. Piotr	134
Wiedeń, Kościół Św. Stef.	137
Ryga, Kościół Św. Piotra	134
Rostock, Kościół Św. Piotra	126
Freiburg, Munster	125
Lubeck, Kościół Św. Marji	122
Salzburg, Katedra	122
Lubeka, Katedra	120
Londyn, Kościół Św. Pawła	111
Berlin, Katedra	110
Medjolan, Katedra	109
Paryż, Wieża Inwalidów	105
Utrecht, Katedra	103
Berlin, Ratusz	101
Sevilla, Katedra	98
N-York, Posąg Wolności	94
Waszyngton, Capitol	93

NAJDŁUŻSZE MOSTY

Most przez	dł. w m
Dunaj, przy Czernawodzie	3.850
Zatokę Galveston	3.390
Hoangho	3.247
Ohio, przy Cairo	3.219
Tay, przy Dundee	3214
Hudson, przy N-Yorku	3.180
Godavery	2.772
Rzekę Św. Wawrzyńca	2.637
Manhattan	2.530
Firth of Forth	2.466
Kanał Wilhelma II	2.218
Nil, przy Assuanie	1.966

Most przez	dł. w m
Biobio, przy Concepion (Chile)	1.889
East River, przy Brooklyn	1826
Amu-Darję	1.713
Songkai, przy Hanoi	1.683
Jez. Zuryskie, przy Rapperswillu	1.600
Wołgę, przy Syzrani	1.484
Waal, przy Moerdijk	1.478
Wisłę, przy Fordonie	1.325
Ren, przy Moguncji	1.290
Dniepr, przy Dniepropietrowsku	1.264

DZIAŁ III

OBJAŚNIENIA

Wyporność okrętu — ciężar wody, wypartej przez okręt. Ciężar ten równa się ciężarowi okrętu.

W marynarce wojennej rozróżnia się trzy kategorje wyporności:

a) normalną — ciężar okrętu z całkowitem uzbrojeniem, wyposażeniem, personelem, oraz normalnym zapasem materjałów pędnych (węgla, ropy) i wody do kotłów.

b) bojową — ciężar okrętu z całkowitem uzbrojeniem, wyposażeniem, personelem, oraz pełnym (bojowym) zapasem materjałów pędnych i wody do kotłów. Wyporność bojowa jest o 15—25% większa od wyporności normalnej.

c) standartową, czyli Waszyngtońską — ciężar okrętu, określona jak i wyporność bojowa, ale bez zapasów materjałów pędnych i wody do kotłów. Wyporność Waszyngtońska jest miernikiem międzynarodowym ciężaru okrętu, ustalonym na konferencji morskiej w Waszyngtonie w r. 1922 i równa się około 60—75% wyporności bojowej.

Wyporność okrętów mierzy się zawsze w tonach (ciężar metra sześciennego wody), czyli 1000 kg. W tekście wszędzie jest podana wyporność normalna; jeżeli jest podana wyporność Waszyngtońska, to jest to zaznaczone.

KATEGORJE OKRĘTÓW

Okręty linjowe (pancerniki) — wszystkie okręty wojenne, przeznaczone do walki artyleryjskiej z głównemi siłami nieprzyjaciela. Okręty linjowe cechuje: wyporność od 10.000 ton do 40.000 ton, silne uzbrojenie w działa najcięższych z istniejących kalibrów, silne opancerzenie, oraz szybkość do 26 mil morskich na godzinę.

Pancerniki o wyporności poniżej 10.000 ton nazywamy pancernikami obrony przybrzeżnej.

Monitory — małe pancerniki od 2000 do 6000 ton wyporności; są uzbrojone w 1—2 działa o najcięższym kalibrze.

Krążowniki linjowe — pancerniki o bardzo wielkiej szybkości, lecz nieco słabszem uzbrojeniu i opancerzeniu, niż okręty linjowe. Wyporność ich wynosi 25—45.000 ton, szybkość do 35 mil na godz.

Krążowniki — okręty, przeznaczone do wykonania szeregu czynności taktycznych, o charakterze przeważnie rozpoznawczym, oraz do działań przeciwko okrętom handlowym nieprzyjaciela. Krążowniki cechuje: bardzo wielka szybkość (do 38 mil. m. na godz.), wyporność od 4.000 do 12.000 ton. Uzbrojenie ich jest znacznie słabsze, niż pancerników, jak również i opancerzenie, którego pewne kategorje krążowników nie posiadają wcale. Krążowniki, posiadające dobre opancerzenie, są nazywane krążownikami opancerzonemi. Ten typ okrętów obecnie prawie że nie istnieje.

Kontr-torpedowce — okręty o wyporności od 800 do 2.500 ton o bardzo dużej szybkości (do 40 mil m. na godz.). Posiadają narówni z uzbrojeniem artyleryjskim bardzo silne uzbrojenie torpedowe. Pancerza nie mają wcale.

Torpedowce — okręty poprzedniej kategorji o wyporności poniżej 800 ton.

Łodzie podwodne — jednostki, posiadające możliwość zanurzania się pod powierzchnię wody w razie potrzeby. Charakterystycznemi cechami łodzi podwodnych są: mała szybkość (około 18—20 mil. m. na godz.), słabe uzbrojenie artyleryjskie, prawie że wyłącznie przeciwlotnicze, natomiast silne uzbrojenie torpedowe. Pod wodą największa szybkość łodzi podwodnych nie przekracza obecnie 9—10 mil. m. na godz.

Kanonierki — okręty o wyporności do 2.000 ton, małej szybkości, posiadające dość silne uzbrojenie; przeznaczone są do drugorzędnych działań przybrzeżnych, oraz do służby w kolonjach.

Traulery — okręty do 500 ton wyporności, przystosowane do trałowania (usuwania) min.

Stawiacze min — okręty, przystosowane do stawiania min. Mogą być okręty specjalnie zbudowane jako stawiacze min, często

zaś poszczególne kategorje okrętów, z wyjątkiem linjowych, posiadają urządzenia, umożliwiające im stawianie min.

Lotniskowe — okręty o wyporności do 30.000 ton, posiadające specjalnie urządzony pokład do lądowania i startowania samolotów, oraz hangary i warsztaty lotnicze. Posiadają specjalne aparaty (katapulty) do wypuszczania wodnopłatowców.

Ścigacze łodzi podwodnych — szybkobieżne małe statki motorowe, posiadające specjalne urządzenia i środki dla zwalczania łodzi podwodnych (bomby głębinowe, specjalne sieci i t. p.).

Statki pomocnicze. Do tej kategorji zaliczane są wszystkie statki, nie posiadające charakteru statków bojowych, jak np. transportowce, statki macierzyste, warsztaty pływające, holowniki, statki szkolne i t. p.

Artylerja okrętowa. — Dzieli się zasadniczo na 4 rodzaje: główną, średnią, lekką i artylerję przeciwlotniczą.

Do artylerji głównej są zaliczane wszystkie działa morskie o najcięższych kalibrach (kalibrem działa nazywa się średnica wylotu lufy), od 203 mm. wzwyż do 406 mm.

Artylerja średnia zawiera kalibry od 100 mm. wzwyż do 194 mm. Najbardziej rozpowszechnionym jest kaliber 150, stanowiący zasadnicze uzbrojenie lekkich krążowników.

Do artylerji lekkiej należą działa o kalibrach poniżej 100 mm.

Artylerja przeciwlotnicza zawiera działa artylerji lekkiej i średniej do kal. 120 mm., przystosowane do strzelania do celów powietrznych.

W przytoczonej tabelce są podane zasadnicze charakterystyki poszczególnych kategorji dział:

Kaliber	Ciężar granatu	Nośność	Ilość wystrzałów na minutę
406 mm	1.050 kg	45.000 mt	2
305 ,,	450 ,,	35.000 ,,	2
280 ,,	300 ,,	35.000 ,,	2 — 3
203 ,,	115 ,,	30.000 ,,	4
150 ,,	50 ,,	24.000 ,,	6 — 7
130 ,,	36 ,,	18.000 ,,	8 — 9
100 ,,	30 ,,	14.000 ,,	12
88 ,,	12 ,,	8.000 ,,	15
75 ,,	6 ,,	7.000 ,,	20

T o r p e d y. Nowoczesne torpedy bywają o średnicy 450, 500, 533, oraz 550 mm. Szybkość torpedy zależna jest od odległości, na którą torpeda została wystrzeloną. Przy strzelaniu na odległość do 4.000 m., torpeda posiada szybkość do 40 mil. m. na godz., przy strzelaniu zaś na odległość 15.000 m., szybkość torpedy około 25 mil m. na godz. Torpeda zawiera od 150 do 300 kg. materjału wybuchowego.

SKRÓTY

W .... wyporność w tonach (wszędzie podana jest wyporność normalna).

d .... długość okrętu w metrach.

sz .... szerokość.

z .... zanurzenie.

szb .... szybkość w milach morskich na godzinę (mila = = 1852 m).

zsg .... zasięg okrętu w milach morskich, t. j. ilość mil, którą może przebyć okręt bez wznawiania zapasów materjałów pędnych szybkością oszczędną.

pl .... przeciwlotnicze.

a. t. .... aparaty torpedowe.

uzb .... uzbrojenie.

Uzbrojenie artyleryjskie i torpedowe okrętów jest oznaczone przy pomocy dwóch cyfr arabskich, z kreską pomiędzy niemi. Pierwsza z cyfr oznacza ilość dział, druga zaś kaliber w milimetrach.

Np.: 8-150; 4-75; 6-533 a. t. oznacza, że okręt jest uzbrojony w 8 dział o kal. 150 milimetrów, 4 działa o kal. 75 milimetrów, oraz 6 aparatów torpedowych o kal. 533 milimetrów.

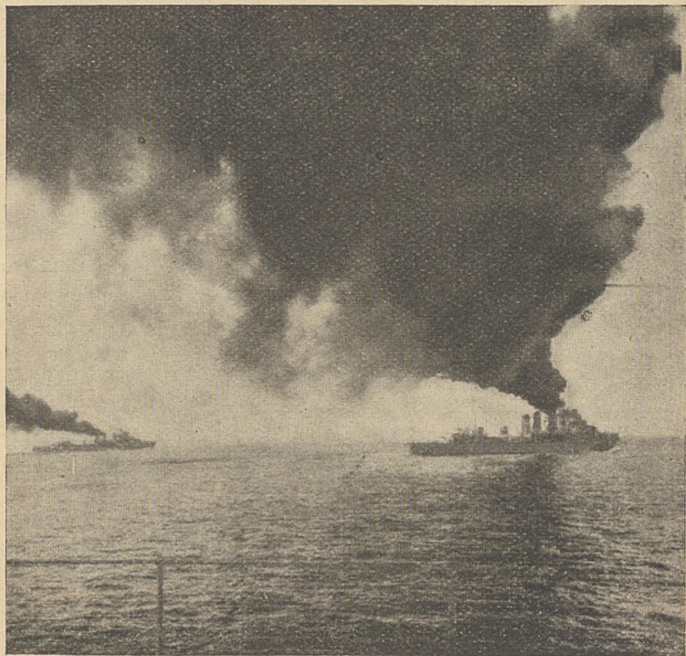
Moc maszyn pokazana jest wszędzie w koniach parowych.

Cyfry w nawiasach, umieszczone obok nazwy okrętu, oznaczają rok spuszczenia okrętu na wodę.

Przy podawaniu elementów łodzi podwodnych, w rubrykach dla wyporności i szybkości podane są dwie cyfry, przedzielone kreską. Z nich pierwsza oznacza wyporność i szybkość nadwodną, druga podwodną.

Np., W-315/450 oznacza, że wyporność nadwodna wynosi 315 ton, podwodna zaś 450. Określenie zaś sz-15/9 oznacza, że szybkość nadwodna wynosi 15 mil m. na godzinę, podwodna zaś 9.

Wyraz zsg-3000/100 oznacza, że zasięg łodzi podwodnej wynosi 3000 mil m. nad wodą i 100 mil m. pod wodą.



POLSKA MARYNARKA WOJENNA

ZARYS HISTORJI MARYNARKI POLSKIEJ

Początki marynarki wojennej w Polsce datują się od czasów Zygmunta Augusta, gdy Polska w połowie XVI-go wieku prowadziła wojnę z Rosją o Inflanty. W r. 1558 wojska cara rosyjskiego Iwana zajęły Narwę, port inflancki, położony na morzu Bałtyckiem w zatoce Fińskiej. Port ten stał się wkrótce ośrodkiem ożywionego handlu morskiego Rosji z państwami zachodnio-europejskiemi. Przy jego pomocy mogła Rosja, przez wykorzystanie dogodnej drogi morskiej, otrzymać wszystko, co było niezbędne dla prowadzenia wojny. Temu handlowi, nazywanemu „Żeglugą Narewską", Polska nie mogła w żaden sposób przeszkodzić, gdyż nie posiadała własnej marynarki wojennej.

Nie mogąc stworzyć w krótkim czasie regularnej marynarki wojennej, chwycił się Zygmunt August środka, który w owych czasach często był używany dla zwalczania handlu morskiego nieprzyjaciela. Środkiem tym był system kaperski. System polegał na tem, że panujący przyjmował na swoją służbę marynarzy handlowych, przeważnie obcokrajowców, wydawał im specjalne patenty, czyli „listy bestalunkowe", które upoważniały do ścigania i chwytania statków nieprzyjacielskich handlowych, oraz statków krajów neutralnych, jeżeli posiadają kontrabandę wojenną. Okręty kaperskie powinny były pływać pod banderą tego państwa, w służbie którego się znajdowały. To też kapry Zygmunta Augusta pływały pod banderą polską i mogły być słusznie uważane za pierwsze zawiązki marynarki wojennej w Polsce.

Pierwszym kaprem polskim był Wacław Dunin - Wąsowicz w r. 1557-ym; następnie w r. 1561 organizują wyprawy kaperskie Gdańszczanie Marcin Scharping i Roman Seebald. Ponieważ zyski kaprów były bardzo znaczne, to kaperstwo szybko się rozwijało i niebawem przeszło 30 statków kaperskich działały na Bałtyku przeciwko żegludze narewskiej. Działalność kaprów była dla Pol-

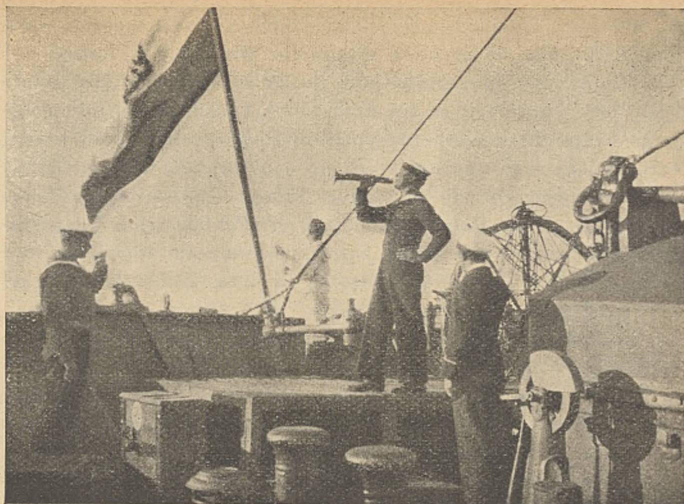


Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej kontr-admirał Jerzy Świrski i Dowódca Floty kontr-admirał Józef Unrug

ski bardzo pomocną, stwarzając dla wojsk rosyjskich w Inflantach wielkie trudności aprowizacyjne; jednakowoż wzbudziła ona silne niezadowolenie w Gdańsku, Szwecji i Danji, gdyż kraje te wyciągały duże korzyści z handlu z Rosjanami przez Narwę. Danja ogłosiła kaprów polskich rozbójnikami morskimi i wysłała flotę, aby oczyścić od nich Bałtyk. Do tej akcji dołączyły się Szwecja i Anglja. Król Zygmunt August w miarę sił i możności bronił swych kaprów, ale było dlań jasnem, że wobec zdecydowanej postawy wspomnianych państw, system kaperski nie da się długo utrzymać. Już w r. 1572 wystąpił król na sejm z żądaniem stworzenia regularnej floty, a jeszcze wcześniej, w r. 1570 przystąpił do budowy własnym kosztem pierwszego okrętu wojennego w Elblągu. Na nieszczęście dla Polski mądry ten król umarł w roku 1572, z nim zaś na czas jakiś zamarła w odmęcie bezkrólewia i polska polityka morska. Kaprowie, pozbawieni opieki królewskiej, zostali szybko wytępieni przez okręty wojnene Danji, Szwecji i Anglji. Najwybitniejsi z pośród nich zostali powieszeni lub ścięci. Co się stało z okrętem, który budował się w Elblągu, nie jest wiadome. Prawdopodobnie stał się łupem Gdańska.

Za panowania Stefana Batorego czynione były starania stworzenia floty, która była niezbędna królowi do walki z Gdańskiem. Częściowe niepowodzenie Polski w tej walce należy przypisać w znacznej mierze nieposiadaniu floty, dzięki czemu Gdańsk mógł zawsze otrzymać drogą morską wszystko, co jemu było potrzebne dla walki z Polską. Król Stefan Batory panował za krótko, aby jego wysiłki w kierunku stworzenia floty dały pożądane wyniki.

Dopiero za panowania Zygmunta III-go Wazy znów zaczyna odżywać idea stworzenia marynarki wojennej. Król Zygmunt III, syn króla szwedzkiego Jana III i Katarzyny Jagiellonki, potrzebował floty, aby obronić swych praw do tronu szwedzkiego; była ona niezbędna dla zabezpieczenia Polski przed najazdem Szwedów podczas wojny trzydziestoletniej, gdy panował w Szwecji energiczny Gustaw Adolf, wielki wódz i niemniej wielki mąż stanu. Dzięki wysiłkom Zygmunta III zbudowano kilka okrętów wojennych i w ten sposób powstała po raz pierwszy na Bałtyku regularna flota polska. Flota ta odniosła 28-go listopada 1627-go r. pod Oliwą świetne zwycięstwo nad częścią floty szwedzkiej, blokującej



Podniesienie bandery

Gdańsk. Niestety flota Zygmunta III była zbyt szczupłą, aby wykorzystać zwycięstwo i nie przetrwała długo. Król wysłał ją do Wismaru, aby się dołączyła do floty cesarskiej i tu 22-go stycznia 1632-go r. wpadła ona w ręce Szwedów, gdy Wismar został przez nich zdobyty.

Następca Zygmunta III-go, Władysław IV-ty, dobrze rozumiał konieczność posiadania przez Polskę floty wojennej, zwłaszcza podczas walk z Szwecją. Za jego panowania nietylko że odbudowano na nowo zaczątek floty, ale stworzono również organizacje obrony wybrzeża przez zbudowanie na Helu dwóch fortów, Kazimierzowa i Władysławowa. Wysiłki króla skazane były jednak na zagładę dzięki niezrozumieniu przez społeczeństwo polskie doniosłości spraw morskich. Sejm odmówił pieniędzy na rozbudowę i utrzymanie floty, projekt zaś uzyskania potrzebnych sum z dochodów celnych w Gdańsku spełzł na niczem na skutek oporności Gdańska, który w powstaniu floty polskiej widział niebezpieczeństwo dla swych interesów. Dalsze wypadki dziejowe zmusiły Władysława do skierowania polityki polskiej na drogę zabezpieczenia

jej interesów lądowych; marynarka i sprawy morskie poszły w zapomnienie, aby się odrodzić dopiero w Niepodległej Polsce.

Dzieje naszej przeszłości uczą nas, że Polska odczuwała zawsze brak floty wojennej i że ten brak zaważył fatalnie nad losami naszego kraju. Brak floty nie pozwolił Polsce zająć wśród państw europejskich tego miejsca, które się nam należało ze względu na położenie geograficzne, oraz rolę, którą odgrywaliśmy wówczas w Europie. Brak floty spowodował, że Polska, zamiast się rozwijać, jak wielkie mocarstwo, została sprowadzona do roli państwa drugorzędnego; brak ten pociągnął za sobą szereg klęsk i był jedną z przyczyn rozbiorów Polski.

Bogaci w to doświadczenie historyczne, obyśmy nie powtórzyli błędów naszych przodków i pamiętali zawsze, że nasza niepodległość zależna jest od tego, czy potrafimy skutecznie obronić naszych interesów morskich. Obyśmy się nie łudzili, że nic naszym interesom morskim nie zagraża; prowadząc politykę pokojową, powinniśmy uczynić wszystko, aby na wypadek potrzeby nasze interesy morskie byłyby skutecznie bronione.

FLOTA POLSKA

Podstawy floty — port wojenny w Gdyni (Oksywie) i na Helu (w budowie), oraz Puck — podstawa lotnictwa morskiego.

Budżet morski na r. 1934/35 — 46.000.000 zł.

Personel marynarki wojennej — 300 oficerów i 2.500 szeregowych.

Władza centralna: Kierownictwo Marynarki Wojennej w Warszawie; Władze lokalne: 1) Dowództwo Floty w Gdyni; 2) Dowództwo Flotylli Rzecznej w Pińsku.

Szef Kierownictwa Marynarki Wojennej — Kontr-admirał Jerzy Świrski. Dowódca Floty — Kontr-admirał Józef Unrug.

Stopnie personelu oficerskiego w marynarce polskiej:

Wice-admirał (gen. dywizji). Kontr-admirał (gen. brygady). Komandor (pułkownik). Komandor - porucznik (podpułkownik). Komandor-podporucznik (major). Kapitan (kapitan). Porucznik (porucznik). Podporucznik (podporucznik).

Stopnie personelu szeregowego:

Chorąży. Starszy bosman (starszy sierżant). Bosman (sierżant). Bosmanmat (plutonowy). Mat (kapral). Starszy marynarz (starszy szeregowy). Marynarz (szeregowy).

2 kontr-torpedowce: Burza, Wicher.

Zbudowane we Francji, na stoczni Chantiers Navals w Blainville.

Wicher: założony w 1926 r., spuszczony na wodę w 1928 r., wykończony w 1930 r.

Burza: założony w 1926 r., spuszczony na wodę w 1928 r., wykończony w 1931 r.

Dane dla obydwu:

W-1540; d-103; sz-10,2; z-3,1. Moc maszyn — 36.000, szb-33; zsg-3.000; uzb.: 4-130, 2-40, 6-550 a. t.

Personel — 12 oficerów, 150 szeregowych.

5 torpedowców: Krakowiak, Ślązak, Podhalanin, Kujawiak (1917), Mazur (1915).

W-365 dla pierwszych trzech, 335 dla czwartego i 350 dla piątego. Moc maszyn — 6.000; szb-28; uzb: 2-75, 2-450 a. t. (Mazur posiada 3-75).

Zasięg — 800 mil (Mazur — 600).

Zbudowane podczas wojny na stoczniach niemieckich. Na mocy traktatu Wersalskiego zagarnięte przez Anglję, następnie odstąpione Polsce.

2 kanonierki: Gen. Haller, Komendant Piłsudski (1920).

W-342; d-55; sz-7,2; z-2,8. Moc maszyn — 1.000; szb-14,5; zsg-700; uzb: 2-75; 2-47.

Zbudowane w Finlandji, na stoczni Crichton w Abo.

Służą obecnie, jako jednostki szkolne.

3 łodzie podwodne: Wilk, Żbik, Ryś.

Wszystkie trzy zbudowane we Francji. Wilk na stoczni A. Normand, Ryś na stoczni Chantiers de la Loire, Żbik na stoczni Chantiers Navals.

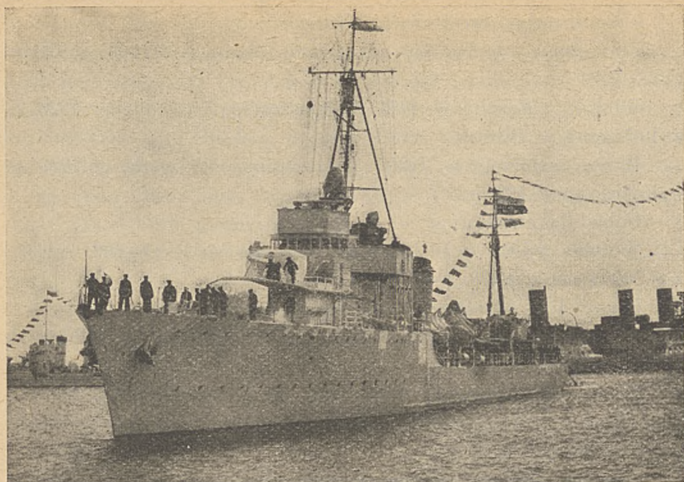
Wilk założony w 1927 r., spuszczony na wodę w 1929 r., wykończony w 1931 r.

Ryś założony w 1927 r., spuszczony na wodę w 1929 r., wykończony w 1931 r.

Żbik założony w 1927 r., spuszczony na wodę w 1930 r., wykończony w 1931 r.

Dane dla wszystkich trzech:

W-980/1250; d-78; sz-5,5; z-4,2. Moc maszyn 1800/1200; szb-14/9; uzb: 1-100, 1-40, 6-550 a t. Zasięg 3500/100. Posiadają urządzenia



Kontr-torpedowiec O. R. P. „Burza”

dla podwodnego stawiania min. Personel: 4 oficerów i 42 szeregowych.

Jednostki pomocnicze:

okręt szkolny Iskra (żaglowiec z motorem) w-300. Służy jako okręt szkolny dla podchorążych marynarki wojennej. Odbył kilkakrotnie dłuższe podróże, zwiedzając szereg portów w Europie, Afryce i Ameryce.

Transportowiec Wilja, w-6500; szb-10. Służy również, jako okręt szkolny.

Hulk (okręt bez maszyn, ustawiony na stałe w porcie) Bałtyk, dawny stary krążownik francuski d'Entrecasteaux. Służy, jako szkoła specjalistów morskich.

Statki macierzyste dla łodzi podwodnych: Lwów (1300 t.). Sławomir Czerwiński (2.500 t.).

Okręt hydrograficzny: Mewa (dawny trauler). W-200; szb-12.

Holowniki: Smok (1921). W-655; d-43; sz-9,2; z-3,5. Moc maszyn — 1.000; sz-12,5. Służy obecnie jako okręt szkolny.

Lech (1903). W-280; d-32; sz-7; z-3,8. Moc maszyn — 560;

Małe holowniki: Sokół, Wanda, Krakus.

W budowie znajduje się jeden stawiacz min (we Francji) i 4 traulery (na stoczniach krajowych). Projektowana jest budowa kilku kontr-torpedowców i łodzi podwodnych.

Flotylla rzeczna

Podstawa flotylli: Pińsk.

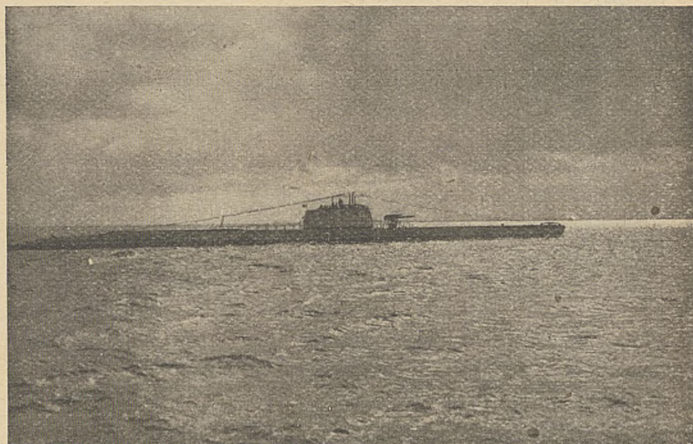
4 monitory rzeczne: (zbudowane w Gdańsku) Pińsk, Toruń, Horodyszcze, Warszawa (1920).

2 monitory rzeczne, zbudowane w Krakowie, na stoczni Zieleniewskiego: Kraków, Wilno.

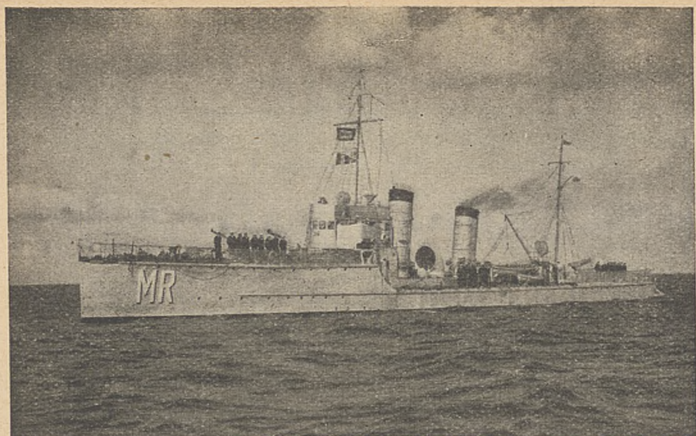
Oprócz tych jednostek, posiada flotylla rzeczna kilka statków uzbrojonych, oraz kilkanaście uzbrojonych motorówek.

2 monitory znajdują się w budowie.

Ogólny tonaż Polskiej Marynarki Wojennej wynosi około 8.000 ton. Każdy obywatel polski płaci na obronę morską swego kraju półtora złotego rocznie.



Łódź podwodna O. R. P. „Ryś”



Torpedowiec O. R. P. „Mazur"

Szkoły

Dla oficerów istnieje Szkoła Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Przyjmowani są młodzi ludzie w wieku 17—21 lat, po ukończeniu matury, na podstawie egzaminu konkursowego. Podania o przyjęcie należy składać na imię Komendanta Szkoły. Czas trwania kursu trzy lata, wliczając pływanie szkolne na Bałtyku i poza granicami Bałtyku. Po ukończeniu szkoły absolwenci dostają stopień podporuczników marynarki wojennej.

Okres służby poborowej dla marynarzy trwa 27 miesięcy; po minięciu tego okresu, mogą życzący pozostać na służbę nadterminową, później zaś na zawodową. Dla uzyskania specjalności istnieje Szkoła Specjalistów Morskich na statku szkolnym „Bałtyk" w Gdyni. Do tej szkoły są wyznaczani marynarze, którzy uzyskali odpowiednią opinję przełożonych. Po ukończeniu tej szkoły, są mianowani specjalistami w odpowiedniej specjalności i w zależności od posiadanych wolnych etatów oraz opinji przełożonych, mogą uzyskać stopień podoficerski.

Dla kształcenia marynarzy Flotylli Rzecznej istnieje Szkoła Specjalistów Rzecznych w Brześciu nad Bugiem.

FLOTY WOJENNE PAŃSTW BAŁTYCKICH

DANJA

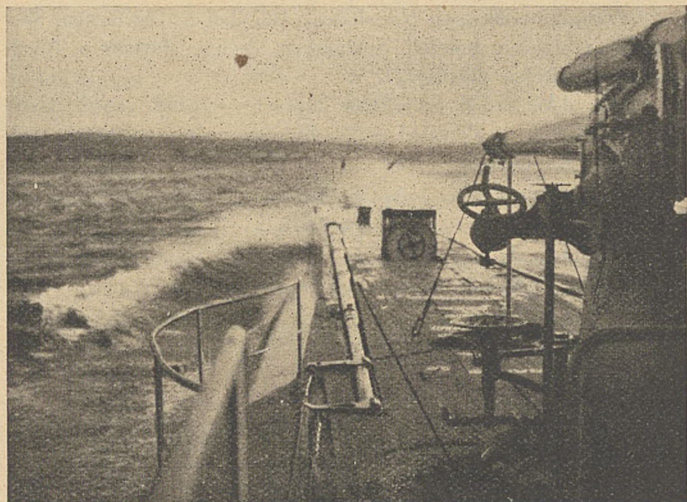
Podstawa floty — port wojenny w Kopenhadze.

Władze centralne — Ministerstwo marynarki wojennej.

Budżet morski — około 22.000.000 koron (korona = 2,5 zł).

Personel liczy ok. 2.500 ludzi.

Flota duńska złożona jest wyłącznie z małych jednostek, zadaniem których jest obrona cieśnin Duńskich przed wtargnięciem nieprzyjaciela.



Łódź podwodna O. R. P. „Wilk"

Skład floty

1 krążownik opancerzony obrony brzegowej — Niels Juel (1918).

W-3.400; d-90; sz-16,3; z-9,8; szb-16; zsg-5.000, moc maszyn — 4.500. Uzb: 10-150, 4-57, 2-450 a. t.

Okręt został założony na stoczni w Kopenhadze w r. 1914, spuszony na wodę w r. 1918, wykończony dopiero w r. 1923.

2 stare pancerniki obrony brzegowej: Olfert Fischer i Peder Skram. Pierwszy spuszczony na wodę w r. 1908, drugi w r. 1903.

Dane dla obydwu: w-3.500; d-86; sz-15; z-5. Moc maszyn — 4.500; szb-16; zsg-2.000. Uzb: 2-24; 6-150; 6-75; 4-450 a. t.

Rząd duński zamierza zastąpić te przestarzałe okręty przez nowe, o typie zbliżonym.

6 torpedowców typu Laxen: Glenten, Högen, Ornen, Laxen, Dragen, Hvalen (1929—34).

W-285, d-61, sz-6, z-2,3. Moc maszyn — 6.000, szb-28. Uzb: 2-75, 2-20 pl., 8-450 a. t. Personel — 45 ludzi.

10 torpedowców typu Narwhalen: Narwhalen, Hawhesten, Soehunden, Soeloeven, Stoeren, Springeren, Saelen, Havkatten, Nordcaperen, Makrelen (1916—17).

W-93, d-45, sz-5,2, z-2,1. Moc maszyn — 2.000, szb-29. Uzb: 1-57 pl., 1-450 a. t. Personel — 22. Zbudowane przez stocznię państwową w Kopenhadze.

Torpedowiec Hvalrossen: W-160, d-45, sz-5,2, z-2,1. Moc maszyn — 3.500, szb-26. Uzb: 1-75, 4-450 a. t.

6 torpedowców typu Tumleren: Tumleren, Vindhunden, Spaekhuggeren, Sorrideren,, Flyvefysken, Soulven (1911).

W-230—250, d-54, sz-5,8, z-2,2. Uzb: 2-75, 5-450 a. t.

8 łodzi podwodnych:

Daphne, Dryaden (1925—26). W—308/381; d—49; sz—4,9; z—2,5. Moc maszyn — 900/400; szb—14/7; zsg—1500. Uzb.: 1—75; 1—20 pl.; 6—450 a. t. Personel — 20.

Rota, Bellona, Flora (1918—1920). W—290/370; d—47,4; sz—4,3; z—2,4. Moc maszyn — 1000/600; szb—15/-0; zsg—1500. Uzb.: 1—57 pl.; 4—450 a. t. (Rota posiada 5 a. t.). Personel — 17.

Ran, Triton, Galathea (1915—1916). W—177/235; d—40,6; sz—3,6; z—2,4. Moc maszyn — 450/340; szb—13,5/9,8; zsg—1500. Uzb.: 1—57 pl.; 3—450 a. t. Personel — 11.

Projektowana jest budowa jednej łodzi podwodnej.

Statek macierzysty dla łodzi podwodnych Henrik Gerner (1927): W—450; szb—13; uzb.: 2—75.

Okręty pomocnicze:

Stawiacz min Lossen (1910): W—650. Moc maszyn — 900; szb—13; może zabrać 175 min.

2 krypy motorowe do stawiania min: Minekran V i Minekran VI: W—190; szb—8; mogą zabrać po 60 min.

7 statków dla ochrony rybołówstwa:

	W	Szb.	Uzb.	Uwagi
Ingolf	1180	15.5	2—120 2—57 2—20 pl.	
Hvidbjornen (1929)	915	15	2-88	
Fylla (1916) . .	1245	11	2-120 2—57	Fylla jest dawną kanonierką angielską „Asphodel", sprzedaną Danji w r. 1920.
Diana (1916) . .	288	13	2—47	
Islands-Falk (1906)	730	11	2—57 2—47	
Beskytteren (1900)	415	17	1 57 2—47	
Godthaab (1898) .	400	16	2-37	

2 żaglowce szkolne: Ceres (1867), Nordlystet (1857), zakupione w r. 1929.

Yacht królewski Dannebrog (1931): W—1130. Moc maszyn — 1.300 (motory Diesel); sz—14.

Statki dla ochrony rybołówstwa w Islandji: Odinn (1926), Aegir (1929): W—500; szb—14; uzb.: 2—57.

Ogólny tonaż marynarki duńskiej wynosi 20.000 ton.

Każdy Duńczyk płaci na obronę morską swego kraju 10 zł rocznie.

Podstawy floty: Helsingfors, Abo.

Personel: 1.300 oficerów i szeregowych.

Władze centralne: Ministerstwo Obrony Narodowej.

Skład floty

2 pancerniki obrony brzegowej (zbudowane na stoczni Crichton w Abo): Illmarinen, Vainemoinen (1930—31). W—4.000; d—93; sz—17; z—4,5. Moc maszyn (motory Diesel) — 4.000. Uzb.: 4—254; 8—10,5; 4—12 pl. automat. Personel — 300.

3 łodzie podwodne: Vetechinen, Vesihisi, Iku-Tursu (1933). W—490/715; d—63; sz—6; z—3,5. Moc maszyn — 500/360; szb—15/9; zsg—1500.

Łódź podwodna Saukko (1930). W—99/125. Moc maszyn — 170/120; szb—9/8; zsg—375/45; uzb.: 2—45 a. t.; 9 min. Wszystkie zbudowane przez stocznię Crichton w Abo.

Jedna łódź podwodna w budowie (W—500/600).

4 kanonierki: Matti-Kurki, Klas-Horn (1892). W—420; d—60; sz—7,2; z—3,4. Moc maszyn — 3.500; uzb.: 2—75, 2—47. Personel — 52. Kariala, Turnumaa. W—350; szb—12; uzb.: 2—75; 1—37. Są to dawne rosyjskie kanonierki: Wojewoda, Posadnik, Filin i Orłan.

Stawiacz min M—1 (1916): W—676; sz—13; uzb.: 2—47; 50 min.

Stawiacze min Uusimaa, Haameenmaa (1918): W—400; sz—14; uzb.: 2—100; 1—37; 40 min.

Traulery Sveaborg (1915), T—2, Rautu (1901): W—240—300.

2 ścigacze łodzi podwodnych typu Orlando MTV—1, MTV—2: W—12; szb—27. Zbudowane w Livorno.

5 ścigaczy łodzi podwodnych typu Thornycroft: MT—3, MT—4, MT—5, MT—6, MT—7: W—20; szb—40; uzb.: 2—450 a. t. Granaty głębinowe i fumatory.

Projektowana budowa jeszcze 2-ch ścigaczy (MT—8, MT—9).

Statek szkolny (żaglowiec) Suomen Joutsen, zbudowany w r.

1902 w Niemczech, kupiony przez Finlandję w r. 1931: W—2559; d—82,8; sz—12,4. Moc maszyn — 400; szb—6.

Ogólny tonaż floty fińskiej wynosi 12.000 ton.

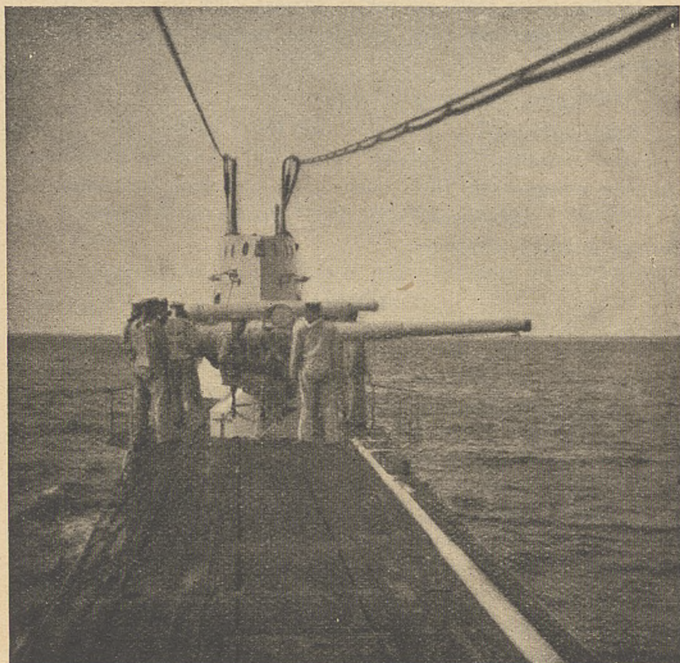
Każdy Finlandczyk płaci na obronę morską swego kraju 10 zł rocznie.

ESTONJA

Podstawa floty: port wojenny w Tallinie.

Personel: 1600 oficerów i marynarzy.

Władze centralne: Ministerstwo Wojny, Sztab Morski.



Na pełnem morzu

Skład floty

Torpedowiec Sulew (1915): W—250; d—51; sz—5,5; z—1,8. Moc maszyn — 3.500; szb—25; zsg—900. Uzb.: 2—75; 1—450 a. t. Personel —. 34.

Torpedowiec ten, dawny niemiecki A—32, był zatopiony podczas forsowania zatoki Ryskiej w r. 1917. Podniesiony i naprawiony przez Estończyków, wstąpił do składu ich floty w r. 1924.

Łódź podwodna A—60: W—250, sz—13/8, uzb.: 5—533 a. t.

Kanonierka Mardur: W—140; szb—10; uzb.: 1—75.

Traulery: Kalew, Olew, Ristna, Surop: W—420; szb—13.

Lodołamacze Suur Töll (W—4.800), Taruja (W—1.100). (Dawne rosyjskie łodołamacze Wołyniec i Herkules).

Ogólny tonaż floty estońskiej wynosi 7.000 ton.

Każdy Estończyk płaci na obronę morską swego kraju 4 zł rocznie.

Plan rozbudowy floty.

Rząd opracował plan rozbudowy floty, według którego flota estońska powinna się składać przeważnie z łodzi podwodnych i kutrów motorowych. Dwie łodzie podwodne mają być zamówione natychmiast i wykończone w r. 1935. Oprócz tego mają być zbudowane 4 kutry torpedowe.

ŁOTWA

Podstawa floty: port wojenny w Lipawie.

Personel: 650 oficerów i marynarzy.

Władze centralne: Ministerstwo Wojny.

Skład floty

2 łodzie podwodne: Ronis, Spidola (1926), zbudowane we Francji na stoczni Chantiers de la Loire (Ronis) i A. Normand (Spidola). W—398/530; d—55,5; sz—4,8; z—3,9. Moc maszyn — 1.300/700; szb—15/9; zsg—2000/85. Uzb.: 1—75; 2 kar. masz.; 6—450 a. t. Personel — 22.

Statek macierzysty dla łodzi podwodnych Varonis (1908): W—400; d—57; sz—7; z—2,7. Moc maszyn — 1800; szb—17. Uzb.: 2—88; 1—75 pl.

Kanonierka Virsaitis (1917): W—525; szb—10; uzb.: 2—86; 1—75; 4 karab. maszynowe.

Traulery Viesturs, Imanta (1926), zbudowane we Francji: W—256; d—48,8; sz—6,5; z—1,5. Moc maszyn — 150; szb—14; zsg—1000. Uzb.: 1—75; 4 karab. maszynowe.

Tonaż ogólny marynarki łotewskiej wynosi ok. 2.200 ton.

Każdy Łotysz płaci na obronę morską swego kraju 4 zł rocznie.

LITWA

Statek strażniczy President Smetona (1917): W—500; szb—16. (Były niemiecki trauler M—59).

RZESZA NIEMIECKA

Podstawy floty: porty wojenne Wilhelmshafen, Cuxhafen (na morzu Północnem), Kilonja, Swinemunde i Piława (na Bałtyku).

Budżet morski 33/34 wynosił 183,5 milj. marek.

Personel liczy 5.000 oficerów i 10.000 szeregowych.

Postanowienia Traktatu Wersalskiego ustalają, że marynarka niemiecka nie może posiadać więcej okrętów, niż:

6 pancerników, z nich każdy powinien mieć nie więcej 10.000 tonn wyp.;

6 krążowników, z nich każdy powinien mieć nie więcej 6.000 tonn wyp.;

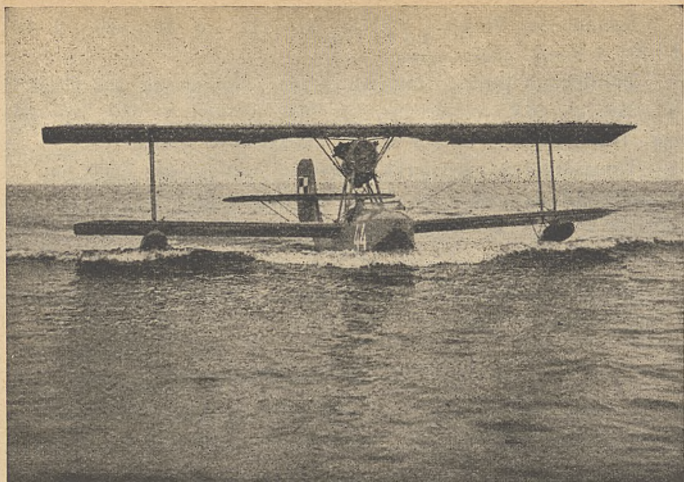
12 kontr-torpedowców, nie większych niż po 800 tonn wyp. każdy.

Na skutek decyzji Rady Ambasadorów pozwolono Niemcom posiadać ponadto 2 pancerniki,, 2 krążowniki i 4 kontr-torpedowce w rezerwie.

Władze centralne: Kierownictwo Marynarki Wojennej w Berlinie, wchodzące w skład Ministerstwa Obrony, ale stanowiące w praktyce osobne ministerstwo.

Skład floty

4 pancerniki: Deutschland (1931), Admiral Scheer (1933), Graf von Spee (1934), D. (w budowie): W—12.600 (10.000 standartowych); d—180; sz—20; z—6,6. Moc maszyn — 50.000 (motory



Polski hydroplan wojskowy

Diesel); szb—26; zsg—10.000. Uzb.: 6—280; 8—150; 4—88 pl.; 4—500 a t. Personel 711.

Deutschland jest słynnym pancernikiem A, budowa którego wywołała w swoim czasie dużo szumu i liczne komentarze w prasie. Okręt ten przedstawia nowość w dziedzinie techniki budownictwa okrętowego, gdyż po raz pierwszy przy budowie okrętów zastosowano na szeroką skalę spawanie elektrycznością, zamiast nitowania, oraz nowego typu motory Diesel'a. Wprowadzenie tych udoskonaleń dało więcej niż 500 ton oszczędności na wadze, dzięki czemu okręt ten, chociaż o stosunkowo niewielkiej wyporności, posiada bardzo silne uzbrojenie, dużą szybkość i dobre opancerzenie.

Admiral Scheer został wykończony w r. 1934, Graf von Spee — w 1935.

6 starych pancerników: Schlesien, Szleswig-Holstein, Hannover, Elsass, Hessen, Braunschweig (1903—1906). W—13.200; d—126; sz—22,2; z—7,7. Moc maszyn — 18.000; szb—18; zsg—5.500. Uzb.: 4—28; 14—150; 4—88; 4—88 pl.; 4—500 a. t.

Trzy ostatnie, zamiast 14—150 nowoczesnych dział, posiadają: Braunschweig 12—170, Elsass 10—170, Hessen 14—170 starych dział. Schlesien i Schleswig-Holstein zostały w latach 1926—28 gruntownie wyremontowane. Otrzymały nowoczesną artylerję średniego kalibru, nowoczesne urządzenia do kierowania ogniem, oraz nowe kotły. Tejże modernizacji uległ również i Hannover.

Jednakowoż, okręty są na tyle stare, że ich remont pochłania dużo środków pieniężnych i Kier. Mar. Woj. liczy się z koniecznością stopniowego wycofania tych okrętów, w miarę wykańczania nowych pancerników.

6 nowoczesnych lekkich krążowników;

Nurenberg (w budowie);

Leipzig (1929): W-(Waszyngtońska)—6.000; d—177; sz—16,4; z4,8; Moc maszyn — 72.000; szb—34; zsg—7.000. Uzb.: 9—150 w trzech basztach; 4—88 pl.; 8—37; 12—550 a t. Personel — 550. Główne mechanizmy składają się z dwóch turbin po 12.000 koni par. oraz motoru Diesel w 12.000 koni. Krążownik posiada trzy śruby, z nich dwie boczne są napędzane przez turbiny, środkowa przez Diesel. Przy marszu oszczędną szybkością pracuje tylko Diesel.

Koeln, Koenigsberg, Karlsruhe (1927—28): Jednakowe z Leipzig, posiadają inaczej ustawioną artylerję i odmienną sylwetkę (dwa kominy, gdy Leipzig posiada jeden). Są to piękne okręty, o wiele potężniejsze, niż okręty tejże wyporności w innych krajach. Posiadają dobre opancerzenie.

Emden (1925): W-(Waszyngtoński)—5.400; d—150,5; sz—14,3; z—5,3. Moc maszyn — 46.500. Uzb.: 8—150; 2—88 pl.: 8—500 a t. Personel — 483.

3 stare krążowniki:

Berlin, Hamburg (1903): W—3.250; szb—22. Uzb.: 8—105; 1—88; 2—500 a. t.

Amazone (1900): W—2.500; szb—19. Uzb.: 10—105; 2—500 a. t.

Te stare krążowniki nie przedstawiają wielkiej wartości i są używane, jako okręty szkolne.

12 kontr-torpedowców: Tiger, Jaguar, Leopard, Luchs (1928), Moewe, Albatros, Greif, Seeadler, Falke, Kondor, Wolf, Iltis (1928): W-(Waszyngtoński)—800; d—89; sz—8,6; z—2,8. Moc maszyn — 23.000; szb—34; zsg—1.700. Uzb. 3—105; 6—500 a. t.

20 starych torpedowców:

G—7, G—8, G—10 (1910—12), G—11, S—18, S—19, T—23 (1913): W—760; szb—30 (obecnie około 20). Uzb.: 2—105; 2—500 a. t.

T—185, T—190, T—196 (1910—11): W—800; szb—30 (obecnie 22). Uzb.: 2—105; 2—500 a. t.

T—151, T—152, T—153, T—154, T—155, T—156, T—157, T—158 (1907—8): W—675; szb—30 (obecnie 20). Uzb.: 2—88; 2—500 a. t.

T—139, T—148 (1906—07).

Torpedowce typu T są używane jak poprzednie, jako stawiacze min.

Okręt szkolny dla artylerji Bremse (1932): W—1.250; d—112; sz—10,2; z—3,1. Moc maszyn — 26.000; szb—27. Uzb.: 4—105; 2—37.

27 traulerów typu M (1916—18): W—500; szb—16. Uzb.: 2 karab. masz.

Kanonierki: Hay (1907), Drache (1908), Delphin (1918), Fuchs (1919). Bez wartości bojowej, używane dla celów szkolnych i potrzeb portowych.

18 ścigaczy łodzi podwodnych (UZ): UZ—18: W—90; szb—25.

4 jednostki UZ: W—60; szb—14 (UZ—27, UZ—30, UZ—32, UZ—34).

Statki hydrograficzne: Meteor (1915), Panther (1901).

Żaglowiec szkolny z motorem Gorch Fock (1933). Budowę rozpoczęto 3/I 1933, spuszczony na wodę 3/V tegoż roku. Nazwany dla uczczenia pamięci pisarza morskiego Hansa Kinau (pseudonim Gorch Fock), który zginął podczas bitwy Jutlandzkiej, jako marynarz na krążowniku „Wiesbaden". Dane: W—1.500; d—73,6; sz—12; z—4,6. Trzymasztowy bark. Motory Diesel, mocy 500 koni parowych, szb—8. Personel: 9 ofic., 33 podofic., 24 marynarzy załogi stałej i 180 podchorążych. Koszta budowy wyniosły 1.000.000 marek, z czego 250.000 pokryło społeczeństwo z dobrowolnych ofiar.

Okręt-tarcza dla artylerji Zahringen: W—10.000. Jest to stary pancernik, przerobiony na tarczę dla strzelań szkolnych. Posiada specjalne urządzenia, umożliwiające kierowanie min na odle-

głość, bez pomocy ludzi, przez radjo. Radjo wprowadza w ruch maszyny, ster, artylerję przeciwlotniczą, fumatory i t. p.

Ogólny tonaż marynarki niemieckiej wynosi ok. 150.000 ton. Każdy Niemiec płaci na obronę morską swego kraju 10 zł. rocznie.

NORWEGJA

Podstawy floty: Horten, Oslo, Christiansand, Bergen.

Budżet 33/34 — 12.000.000 koron (30.000.000 zł.).

Personel — 2.000 ludzi.

Skład floty

4 pancerniki obrony brzegowej:

Norge, Eidsvold (1900): W—3.700; d—94,5; sz—15,7; z—5,4. Moc maszyn — 5.100; szb—15; zsg—7.300. Uzb.: 2—210; 6—150; 8—76; 2—47 pl. Personel — 270. Zbudowane u Armstrong'a w Anglji. Piękne, małe okręty, posiadające bardzo dobre zalety morskie i świetnie odpowiadające warunkom pływania we fiordach norweskich, oraz wymaganiom, które stawi Norwegja swej flocie. Są już przestarzałe i Rząd norweski zamierza zastąpić je niebawem przez nowe, o zbliżonym typie.

Tordenskjold, Harald-Haarfagre (1897). Zbudowane u Armstrong'a. W—3.400; d—92,6; sz—14,7; z—5,4. Moc maszyn — 4.500; szb—13. Uzb.: 2—210; 6—120; 6—76; 2—47 pl.; 2—37. Personel — 249. Podobne do poprzednich, posiadają mniejszą szybkość i nieco słabszą artylerję.

3 torpedowce po 540 tonn: Garm (1913), Troll (1910), Draug (1908): W—540; d—68,6; sz—7,3; z—2,6. Moc maszyn — 8.000; szb—27; zsg—2.800. Uzb.: 6—76; 3—450 a. t. Personel — 76.

3 torpedowce po 220 tonn: Trygg, Stegg, Snoegg (1919—1921): W—220; szb—25. Uzb.: 2—76; 4—450 a. t. Personel — 33.

3 małe torpedowce: Kjell, Teist, Skarv (1907—12): W—102; szb—25. Uzb.: 2—47; 2—450 a. t. Personel 18.

16 przestarzałych małych torpedowców: W—60-90; szb—15-20. Uzb.: 1—47; 1—450 a. t.

Jeden torpedowiec w budowie (W—500).

6 łodzi podwodnych: B—1 do B—6 (1923—26): W—420/545. Moc maszyn — 850/500; szb—14/15; zsg—2.500. Uzb.: 1—76; 4—450 a. t. Personel — 23. Wszystkie zbudowane w Horten.

3 łodzie podwodne: A—2, A—3, A—4 (1913): W—250/340. Moc maszyn — 900/650; szb—14/9. Uzb.: 1—76; 3—450 a. t. Zbudowane w Niemczech.

Olaf Trygwassen (1934): W—1.596; d—97,3; sz—11,5; z—3,2. Moc maszyn — 6.000; szb—20. Stawiacz min.

Stawiacz min Froya (1910): W—760. Moc maszyn — 7.000; szb—22. Uzb.: 4—102; 2—450 a. t.; 200 min.

Stawiacze min: Glommen, Laugen: W—350. Moc maszyn — 170; szb—9. Uzb.: 1—76; 50 min.

Statek dla ochrony rybołóstwa Fritjof Nansen (1932): W—1.275; d—70; sz—10. Moc maszyn — 2.000; szb—15. Uzb.: 2—102; 2—47. Posiada wodnopłatowiec.

Ogólny tonaż marynarki norweskiej wynosi ok. 23.000 ton. Każdy obywatel Norwegji płaci na obronę morską swego kraju 8 zł. rocznie.

SZWECJA

Główna podstawa floty — Karlskrona.

Budżet 32/33 — 45.000.000 koron (80.000.000 zł.).

Personel: 420 oficerów i 7.000 szeregowych.

Skład floty

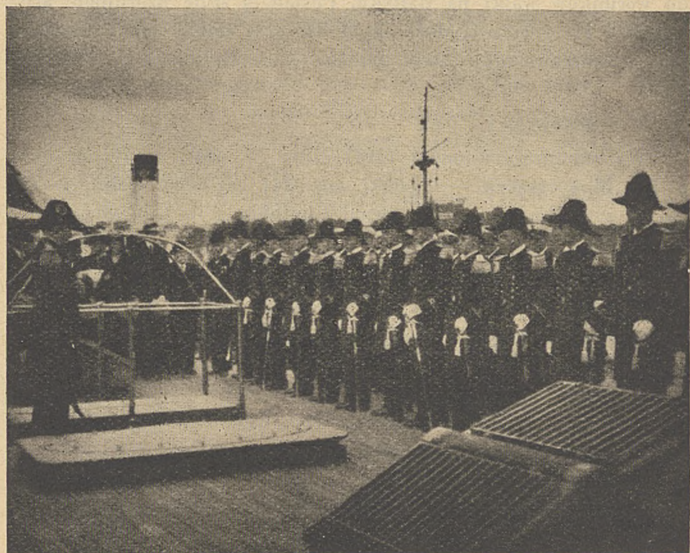
3 pancerniki obrony brzegowej: Swerige, Drottning Victoria, zbudowane przez Gotaverken w Goeteborgu, i Gustaf V (1915—16), zbudowany przez stocznię Kockum w Malmo. W—7.600; d—120,9; sz—16,6; z—6,7. Moc maszyn — 22.500; szb—23-24; zsg—2.100. Uzb.: 4—28; 8—150; 6—76 pl.; 2—50. Personel — 408. Są to piękne okręty, dobrze odpowiadające wymaganiom, które stawia Szwecja swej flocie, oraz warunkom taktycznym na Bałtyku. Dzięki starannemu utrzymaniu, okręty zachowały dotychczas szybkość do 24 mil na g. Wszystkie posiadają centralne kierowanie ogniem najnowszego systemu. Artylerja bardzo dobra, opancerzenie wystarczające. Naogół, mimo swego wieku, są pełnowartościowemi jednostkami, mało ustępujące nowym niemieckim pancernikom. Swerige został zbudowany wyłącznie z ofiarności społecznej, która zebrała w ciągu 8 miesięcy 970.000 funtów szterlingów,

koszt zaś budowy pancernika wynosił tylko 670.000. Reszta została użyta na zapoczątkowanie budowy 2-ch pozostałych.

Pancernik obrony brzegowej Oscar II (1903): W—4.600; d—95,6; sz—15,4; z—5,5. Moc maszyn — 9.000; szb—18; zsg—3.000. Uzb.: 2—210; 8—150; 8—57 pl.; 1—37; 2—450 a. t. Personel — 338. Posiada bardzo dobre zalety morskie. Zbudowano go w stoczni Lindholmen w Szwecji.

Pancerniki obrony brzegowej: Aran, Wasa, Tapperheten, Manligheten (1901—3): W—3.800; d—87; sz—15; z—5,3. Moc maszyn — 6.500; szb—17; zsg—2.000. Uzb.: 2—210; 6—150; 10—57; 1—37; 2—450 a. t. Personel — 300.

Pancerniki obrony brzegowej: Thor (1898), Oden (1896): W—3.700; d—84,8; sz—14,8; z—5,6. Moc maszyn — 5.000; szb—16; zsg—2.500. Uzb.: 2—254 6—120; 8—57; 1—37. Personel — 265. Wszystkie te okręty zostały zbudowane na stoczniach krajowych.



Promocja oficerów marynarki wojennej

Lekki krążownik Gothland (1933): W—4.525; d—134; sz—15,4; z—4,5. Moc maszyn — 33.000; szb—27,5. Uzb.: 6—150; 4—75 pl.; 4—40 pl. autom.; 2 katapulty; 6—535 a. t.; 8 wodnopłatowców; 100 min. Jest pierwszym okrętem, któryby łączył cechy lekkiego krążownika, lotniskowca i stawiacza min jednocześnie.

Stary krążownik Fylgja (1908): W—5.000; d—115; sz—14,8; z—6,3. Moc maszyn — 13.000; szb—22; zsg—5.800. Uzb.: 8—150; 10—57; 2—450 a. t. Służy, jako okręt szkolny. Zbudowany na stoczni Bergsunda w Finnleda (Szwecja).

Stawiacz min Clas Fleming (1914): W—1.800; szb—20. Uzb.: 4—120; 100 min.

2 kontr-torpedowce w budowie: Stockholm i Göteborg.

4 kontr-torpedowce: Clas Horn, Clas Uggla (1931), Ehrenskjold, Nordenskjold (1926—27): W—974; d—89,4; sz—8,9; z—3,1. Moc maszyn — 24.000; szb—35; zsg—1.600. Uzb.: 3—120 2—37 pl.; 6—533 a. t. Kontr-torpedowce te są świetnie przystosowane do warunków walki na Bałtyku. Posiadają silne uzbrojenie artyleryjskie i torpedowe, dużą szybkość, oraz dobre zalety morskie, przy stosunkowo niewielkim tonnażu. Kosztuje każdy ok. 7.150.000 koron.

9 torpedowców:

Wachtmeister, Wrangel (1917—18): W—560; d—71; sz—6,7; z—2,8. Moc maszyn — 13.000; szb—34; zsg—800. Uzb.: 4—75; 6—450 a t. Zbudowane na stoczni Lindholmen w Göteborgu.

Munin, Hugin, Vidar, Sigurd, Ragnar, Wale, Magne (1908—12): W—460; d—66; sz—6,3; z—2,7. Moc maszyn — 10.000; szb—30; zsg—800. Uzb.: 4—75; 4—450 a. t. (Wale: 2—75; 4—57. Magne: 6—57 i 2—450 a. t.). Zbudowane na stoczniach krajowych.

16 starych torpedowców: Castor, Pollux, Iris, Thetis, Spica, Astrea, Antares, Arcturus, Altair, Argo, Polaris, Perseus, Regulus, Rigel, Vega, Vesta (1909—10): W—120; szb—20. Uzb.: 2—57; 2—450 a. t.

6 małych torpedowców numerowanych Nr. Nr. 5, 6, 7, 8, 9, 14: W—160; szb—21. Uzb.: 1—37: 2—450 a t.

20 łodzi podwodnych, z nich 4 w budowie na stoczniach krajowych.

4 w budowie: Delfinen, Nordcaperen, Springeren, Sjoleonet: W—530/750; szb—15/10. Uzb.: 1—105 pl.; 4—533 a. t.

3 łodzie podwodne po 700 tonn: Draken, Gripen, Ulven (1926—30): W—656/850; szb—15/9. Uzb.: 1—76; 4—533 a t. Zbudowane na stoczni państwowej w Karlskronie.

7 łodzi podwodnych po 500 tonn: Valen (1925), Uttern, Illern, Bavern (1921—22), Valrossen, Salen (1918), Halen (1917): W—422/650. Moc maszyn — 2.800; szb—15/9. Uzb.: 1—57; 4—450 a. t. Wszystkie zbudowano na stoczniach krajowych w Kockum i w Malmo. Valen przystosowana, jako stawiacz 'niu (32 miny).

4 łodzie podwodne po 200 tonn: Aborren, Braxen, Gaddan, Laxen (1915—16): W—133/230. Moc maszyn — 700/290; szb—15/9. Uzb.: 2—450 a. t. Zbudowane na stoczniach krajowych.

2 łodzie podwodne po 250 tonn: Swardfisken, Tumularen (1914): W—240/370. Moc maszyn — 1.000/700; szb—15,9. Uzb.: 2—450 a. t. Zbudowane na stoczniach krajowych.

2 ścigacze łodzi podwodnych: N—3, N—4 (1925): W—12. Moc maszyn — 750; szb—41. Uzb.: 2 karab. masz; 4—450 a. t.

Kanonierka Svensksund (1891): W—400. Moc maszyn — 440; szb—12. Uzb.: 2—57. Brała udział w wyprawie polarnej Andreego, oraz w licznych innych wyprawach naukowych. Obecnie służy, jako statek hydrograficzny.

4 statki szkolne żaglowe: Af Chapman (1861) W—1300, Fal‑ken (1877) W—140, Najaden (1897) W—350, Jarramas (1900) W—350.

2 statki warsztatowe: Blenda, Skulda (1874, 1879): W—500.

Statki, przystosowane, jako koszary pływające: stare kontr-torpedowce: Ornen, Psilander, Jacob Bragge (1900): W—800; sz—19. Uzb.: 2—120; 4—57.

Statek macierzysty dla łodzi podwodnych Svea (1885): W—3.100; szb—14. Uzb.: 4—120; 2—57.

Statek macierzysty dla lotnictwa — stary pancernik obrony brzegowej Dristigheten (1900): W—3.600; szb—15. Uzb.: 2—21; 6—150; 10—57; 1—37.

Lodołamacze: Ymer (1933) W—3456; Atte (1926) W—1.750.

Plan odnowienia marynarki, zatwierdzony przez parlament, przewiduje zbudowanie przed r. 1938 jednego pancernika

o ulepszonym typie „Swerige“, 2-ch kontr-torpedowców, 4-ch ścigaczy łodzi podwodnych i 4-ch łodzi podwodnych. Wykonanie tego programu już zostało rozpoczęte.

Ogólny tonaż marynarki szwedzkiej wynosi ok. 75.000 ton. Każdy obywatel szwedzki płaci na obronę morską swego kraju rocznie 12 zł.

Z. S. R. R. (ROSJA SOWIECKA)

Informacje o marynarce rosyjskiej pochodzą ze źródeł nieurzędowych, wobec czego zastrzegamy się, że w wykazach okrętów rosyjskich mogą się okazać naturalnie pewne nieścisłości.

Dotychczas marynarka rosyjska po rewolucji ograniczyła się do wykańczania okrętów, budowa których rozpoczęta została jeszcze podczas wojny światowej. Nowych okrętów narazie nie budowano, aczkolwiek były wiadomości, na podstawie których Sowiety miały zamówić kilka okrętów wojennych we Włoszech.

Nazwy okrętów rosyjskich ulegały podczas rewolucji kilkakrotnym zmianom. Celem orjentacji, w przytoczonych wykazach obok obecnej nazwy jest podana w nawiasach dawna.

Skład floty

3 stare pancerniki po 23.000 ton:

Marat (Pietropawłowsk), Oktiabrskaja Rewolucja (Gangut), Frunze (Połtawa) (1911), zbudowane w Petersburgu. W—23.400 (wyporność bojowa — 26.000 tonn); d—181; sz—26,5; z—9. Moc maszyn — 42.000; szb—23. (Na próbach okręty te rozwijały do 24-ch mil na g.; ich obecna szybkość spadła do 16—18). Uzb.: 12—305; 16—120; 4—75 pl.; 1—47; 4—450 a. t. Personel — 1.200. 305-milimetrowe działa tych okrętów posiadają granaty 450 kg., nośność 28 km., 2 wystrzały na minutę.

4-ty pancernik tej serji Pariżskaja Komuna (Sewastopol) znajduje się obecnie na morzu Czarnem.

Krążownik Woroszyłow. Założony na stoczni w r. 1913, został ukończony dopiero w r. 1932. Nazywał się dawniej Admirał Butakow. W—7.000; d—158; sz—15; z—5,6. Moc maszyn — 55.000; szyb. 30, zgs—3.700. Uzb.: 15—130; 2—100 pl.; 4—76; 2—533 a. t.; 100 min.



Okręt szkolny O. R. P. „Iskra"

Drugi krążownik tego typu Profintern (Swietłana) znajduje się obecnie na morzu Czarnem.

2 inne, budowa których została rozpoczęta w r. 1913, Admirał Spiridow i Admirał Grejg, zostały przerobione na statki handlowe do przewożenia ropy naftowej, nazywają się Azneft i Grozneft.

5 kontr-torpedowców: C—1 do C—5 (1931—32): W—700. Uzb.: 2—100; 1—63; a. t.

12 kontr-torpedowców: Kalinin, Karl Marks, Rykow, Woikow, Lenin, Stalin, Engiels, Artemjew, Karl Liebknecht, Swierdłow, Wołodarskij, Urickij (1914—15): W—1300 (pierwsze dwa — 1.600). Moc maszyn — 30.000 (pierwsze dwa — 33.000); szb—28-29; zsg—3.000; d—98; sz—9,3; z—3. 1 i 2-gi d—105;

sz—9,5; z—3. Uzb.: 4—100 (pierwsze dwa — 5—100); 2—63 pl.; 9—450 a. t. Mogą zabierać na pokład po 50 min. Personel — 150.

4 stare torpedowce: Konstruktor (Sibirskij Strełok), Składkow (Wsadnik), Zelezniakow (Amuriec), Ussurijec (1905—6): W—600; d—72; sz—7,2; z—3,3. Moc maszyn — 6.500; szb—26 (obecnie 15). Uzb.: 2—100; 1—37; 1—47; 3—450 a. t. Personel — 90.

Stary torpedowiec Martynow (Wnuszytielnyj) (1908): W—375; d—63,6 sz—7; z—2,4. Moc maszyn — 6.000; szb—22 (obecnie 15). Uzb.: 2—75; 2—450 a. t. Personel — 70.

15 łodzi podwodnych: B—5, B—4, Narodowolec, Dekabrist, Krasnogwardziejec. W—950/1.300; d—73,5; sz—7; z—4,2; szb—16/9. Uzb.: 1—100; 10—450 a. t. Budowa tych łodzi podwodnych rozpoczęta została podczas wojny światowej, wykończone dopiero w 1932 r.

Biedniak (Kuguar), Batrak (Wiepr), Proletarij (Zmieja), Kommunar (Tigr), Raboczij (Jorsz), Krasnofłotiec (Jaguar), Towariszcz (Tur), Bolszewik (Ryś), Kommisar (Pantera), Krasnoarmiejec (Leopard): W—650/760; d—68; sz—4,5; z—3,8. Moc maszyn — 2.400/900; szb—16/10; zsg—3.000. Uzb.: 2—75; 12—450 a. t. Raboczij jest przystosowany, jako stawiacz min, posiada tylko 4 a. t., natomiast może zabrać 42 miny.

Kanonierka Krasnoje Znamia (Chrabryj) (1895): W—1.700; szb—14. Uzb.: 5—13; 1—76; 1—450 a. t. Posiada lekkie opancerzenie. Zsg—1.400.

Kanonierka Krasnaja Zwiezda (Chiwiniec) (1905): W—1.340; szb—12. Uzb.: 4—130; 2—47 pl.; zsg—2.000.

Stawiacze min: Dewiatoje Janwaria (Wołga) (1905) W—1.700 szb—14. Uzb.: 4—47; 230 min. Chabarowsk (1895): W—2.800; szb.—10.

Okręt szkolny Awrora: W—6.000; d—126,8; sz—16,8; z—6,4. Moc maszyn — 12.000; szb—19 (obecnie 10). Uzb.: 10—130; 20—75; 2—450 a. t.

Okręt szkolny Komsomolec (Okean) (1902): W—12.000; szb—18. Uzb.: 6—47.

FLOTY WOJENNE WIELKICH MOCARSTW

Główne dane

Wielka Brytanja

Kategorje okr.	Ilość	Tonaż ogólny
Pancerniki	15	533.000
Lotniskowce	8	152.000
Krążowniki	67	447.000
Kontr-torpedowce	158	230.000
Łodzie podwodne	58	45.000
Razem . .		1.407.000

Stany Zjedn. A. P.

Kategorje okr.	Ilość	Tonaż ogólny
Pancerniki	15	480.000
Lotniskowce	6	125.000
Krążowniki	29	260.000
Kontr-torpedowce	239	215.000
„ „ w budowie	32	45.000
Łodzie podwodne	87	80.000
Razem . .		1.205.000

Japonja

Kategorje okr.	Ilość	Tonaż ogólny
Pancerniki	9	280.000
Lotniskowce	6	115.000
Krążowniki	44	217.000
Kontr-torpedowce	103	125.000
„ „ w budowie	24	40.000
Łodzie podwodne	64	66.000
Razem . .		823.000

F r a n c j a

Kategorje okr.	Ilość	Tonaż ogólny
Pancerniki	9	194.000
„ w budowie . . .	2	52.000
Lotniskowce	2	35.000
Krążowniki	18	156.000
„ w budowie . .	7	54.000
Kontr-torpedowce	75	95.000
„ „ w budowie	8	21.000
Łodzie podwodne	97	125.000
„ „ w budowie	6	10.000
Razem . .		742.000

W ł o c h y

Kategorje okr.	Ilość	Tonaż ogólny
Pancerniki	4	83.000
W budowie	2	70.000
Lotniskowce	1	5 0C0
Krążowniki	21	155.000
„ w budowie . . .	6	40.000
Kontr-torpedowce	118	115 000
Łodzie podwodne	62	44.000
Razem . .		512.000

DZIAŁ IV

PORT W GDYNI

SKŁADY, DŹWIGI, URZĄDZENIA TECHNICZNE

Port w Gdyni, administrowany przez Urząd Morski, podlega Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Pod względem korzystnego położenia geograficznego Gdyni, łatwego dojazdu i zastosowania wszelkich najnowocześniejszych urządzeń portowych, mało jest podobnych portów na świecie, nawet w państwach zagranicznych o tradycji morskiej.

Powierzchnia całego obszaru portowego wynosi około 950 ha, z czego powierzchni lądowej 630 ha., a wodnej 320 ha.

Długość nabrzeży wykończonych i eksploatowanych wynosi 8.600 metrów, a ogólna długość nabrzeży 9.200 metrów. Głębokość przy nabrzeżach wynosi od 6 — 12 m., a długość falochronów 2.550 metrów.

W stan wyposażenia portu w urządzenia przeładunkowe wchodzi: 39 dźwigów portalowych, 14 dźwigów półportalowych, 3 dźwigi mostowe, 1 wywrotnica węglowa 32-tonowa — 1 zasobnik do rudy, urządzenia taśmowe kombinowane z wywrotnicą do przeładunku węgla o wydajności 650 ton na godzinę, dźwig pływający 50-tonowy i 7-tonowy dźwig węglowy oraz dok pływający o nośności 3.500 ton.

Większych składów portowych jest w Gdyni 25, o łącznej powierzchni 165.677 m². Pozatem w porcie jest czynnych szereg *urządzeń specjalnych.*

Port gdyński posiada bogaty *system sygnalizacyjny*, o którym obszerniej na innem miejscu.

Sam port składa się z avanportu o obszarze wodnym 97 ha (wejście z morza), oraz portu wewnętrznego i zewnetrznego.

Port zewnętrzny zawiera *trzy wielkie baseny*, a mianowicie:
Basen *węglowy*, położony wpobliżu kanału wejściowego,
Basen *południowy*, oraz
Basen *Prezydenta*,
o łącznej powierzchni wodnej 80 ha.

Baseny okalają *cztery mola*, a mianowicie: *pasażerskie, węglowe, rybackie* i *południowe*.

Molo pasażerskie, obok kanału wejściowego, mające 400 metrów długości i 120 m szerokości, obramowane jest nabrzeżem: Francuskiem, Belgijskiem i Holenderskiem.

Na nabrzeżu *Francuskiem* mieści się *Dworzec Morski* i magazyn tranzytowy, ponadto znajdują się magazyny: dla *owoców importowanych* i dla *drobnicy*. Magazyny te obsługiwane są przez dwa dźwigi.

Nabrzeże Holenderskie, o głębokości 10 metrów, jest punktem centralnym dla wyładunku złomu, rudy żelaznej i t. p. Nabrzeże to obsługują dwa dźwigi siedmiotonowe i cztery dźwigi pięciotonowe.

Basen Węglowy stanowi centrum przeładunku węgla eksportowego. W zachodniej jego części znajdują się dwa *urządzenia transmisyjne transporterów* taśmowych o wielkiej zdolności przeładunkowej, łącznie ponad 1.300 ton na godz.
Basen Węglowy, znajdujący się w części południowej na *Nabrzeżu Szwedzkiem*, posiada trzy dźwigi mostowe oraz zasobnik z wagą automatyczną o pojemności 200 ton, dla przeładunku węgla i innych towarów masowych.

W dalszej części — „Polskarob“ (górnośląski koncern węglowy „Robur“) posiada cztery dźwigi siedmiotonowe z łapaczami i jedną wywrotnicę wagonową (450 ton na godzinę).

Nadto na *Molu Węglowem* mieszczą się na tak zw. *Nabrzeżu Śląskiem* urządzenia firm: „Giesche“, „Progres“ i „Elibor“, posiadające cztery dźwigi siedmiotonowe, z których dwa posiadają wagi automatyczne.

Ogółem 11 dźwigów w porcie i trzy specjalne urządzenia mają wspólną *zdolność przeładunkową około 20.700 ton dziennie*.

Na temże nabrzeżu znajdują się zbiorniki ropy i nafty firmy małopolskiej „Gazolina", zaopatrujące kutry rybackie w opał.

W Basenie Południowym znajdują się warsztaty reparacyjne Stoczni Gdyńskiej, 3.500-tonowy (dead weight — nośność) dok pływający, oraz 50-tonowy dźwig pływający.

Na przylegającem *Molu Rybackiem* Wybrzeża Angielskiego mieści się wielka Hala Rybna o 2.500 metrów powierzchni i najnowocześniejszych chłodniach, sortowni i t. d. Hala służy do użytku dla dalekomorskiego rybołóstwa.

Opodal na *Nabrzeżu Kaszubskiem* mieszczą się: magazyn Spółki Polsko-Holenderskiej o powierzchni 1.796 metrów, dla składowania śledzi. Obok znajduje się drugi podobny magazyn o powierzchni 3.384 metrów^2. Tu znajdują się przedsiębiorstwa dla handlu śledziami „Mewa" i inne.

Dalej na *Wybrzeżu Rybnem* znajdują się trzy firmy przemysłu rybnego, zajmując powierzchnią około 1.200 ha. Znajdują się tu: fabryka konserw o wytwórczości 1.000 ton ryb rocznie i dwie wędzarnie ryb.

Na końcowym odcinku *Wybrzeża Angielskiego* znajdują się m. in. Składy Państwowych Zakładów Naftowych „Polmin". Była to początkowo w r. 1933 mała stacja bunkrowa dla zaopatrywania w olej gazowy kutrów rybackich i małych motorowców.

W r. 1934 stacja ta została rozbudowana tak, iż obecna pojemność zbiorników wynosi 1.523 ton, a z wiosną r. b. (1935) ma być powiększona o dalsze 500 ton. „Polmin" zaopatruje również statki w specjalne oleje okrętowe, mając każdorazowo na składzie do 85.000 kg tych produktów.

Bunkrowa stacja „Polminu" została wyposażona w najbardziej nowoczesne pomoce i środki techniczne, usprawniające prace w tej dziedzinie.

Dalej przy *Nabrzeżu Wilsona* mieszczą się magazyny firmy „Vistula" i Żeglugi Poslkiej" o łącznej powierzchni 1.263 metrów kwadratowych.

Basen Prezydenta, znajdujący się na południe od mola rybackiego, jest obliczony na powierzchnię łączną 25 ha.

Na *port wewnętrzny* składają się: kanał portowy oraz dwa

baseny wewnętrzne, imienia *Marszałka Piłsudskiego* i *Ministra Kwiatkowskiego.*

Dalej na południe znajduje się *Nabrzeże Pilotowe* o głębokości 10 metrów. Na nabrzeżu tem mieści się hangar portowy o 4.000 metrów kw. powierzchni dla składowania towarów drobnicowych, oraz Kapitanat Portu.

Nabrzeże ma do dyspozycji cztery dźwigi portalowe, 2 po 1 i pół i 2 po 5 ton.

Na *Nabrzeżu Polskiem* mieszczą się składy portowe do przeładunku i przechowywania ładunków, dalej mała poczta i magazyny „Cukroportu" o łącznej powierzchni 18.000 metrów kwadratowych. Nieco dalej znajdują się *zakłady przemysłowe* do *przeróbki owoców,* magazyn państwowy Nr. 4, firmy ekspedytorskie i magazyn portowy Nr. 3, w którego piwnicach specjalnie chłodzonych znajduje się *wielka dojrzewalnia bananów.*

Chlubą portu gdyńskiego jest „Chłodnia Portowa", pierwsza co do wielkości w Europie, o powierzchni 15.695 metrów kwadr. Może mieścić ona 1.200 wagonów towarów łatwo psujących się jak: jaja, masło, drób i t. p. Ładuje tu towary wspaniały 1 i półtonowy dźwig, który posiada specjalne urządzenie, zabezpieczające przed przemoknięciem towarów w razie deszczu. Chłodnia służy dla eksportu.

Dalej na temże nabrzeżu stoi wielki gmach pięciopiętrowy *Państwowego Monopolu Tytoniowego,* o powierzchni 10.700 mtr. kwadr. Zwraca tu uwagę również magazyn „Pantarei" dla towarów drobnicowych, magazyn państwowy Nr. 5 dla długoterminowego składowania towarów, o powierzchni 7.500 mtr. kw., z 9 windami elektrycznemi oraz rzeźnią drobiu.

Na *Nabrzeżu Polskiem* pracuje ogółem 15 dźwigów o nośności 1 do 3 ton.

Nabrzeże Rotterdamskie tegoż basenu zawiera składy wolnocłowe, portowy magazyn Nr. 2 o powierzchni 13.260 mtr kw. Pracuje tu 5 dźwigów portalowych od 1 do 2 i pół ton. Przemysł portowy przeróbki surowca mieści się na Wybrzeżu Indyjskiem.

Jednem z *największych przedsiębiorstw przemysłowych* Gdyni jest wielka „Łuszczarnia Ryżu" o powierzchni 9.400 mtr. kw. i zdolności przemiałowej 150.000 ton.

ZESTAWIENIE URZĄDZEŃ PORTOWYCH

Stan rozbudowy i wyposażenia Portu Gdyńskiego w urządzenia przeładunkowe z końcem 1934 r.

Wyszczególnienie	Ogółem	Awanport. Molo Pasażerskie. Nabrzeże Pilotowe	Port zewnętrzny			Port wewnętrzny		
			Basen Węglowy	Basen Południowy	Basen Prezydenta	Basen 1. im. Marszałka Piłsudskiego	Basen 2 im. Min. Kwiatkowskiego	Kanał Portowy
Powierzchnia portu w ha .	950	—	—	—	—	—	—	—
Powierzchnia wodna . . .	320	97	33	23	25	27	16	100
Głębokość portu w m	6-12	10-12	8-10	6-9	8	9-10	9	6-12
Długość falochronów w m . .	2430	1680	–	150	178	—	—	—
Nabrzeży eksportowych m .	8600	600	1579	1675	650	2748	1090	--
Ogólna długość nabrzeży m .	9200	—	—	—	—	—	—	—
Dźwigów portalowych . . .	39	10	4	4	—	21	—	—
w tem: 1,5 t .	17	2	—	—	—	15	—	—
2,5 — 3 t .	6	—	—	—	—	6	—	—
5 t .	6	6	—	—	—	—	—	—
7 t .	10	2	4	4	—	—	—	—
Półportalowych (3 t)	14	4	—	—	—	—	10	—
Dźwigów most. .	3	—	3	—	—	—	—	—
Zasobnik do rudy	1	—	1					
Wywrotnica węglowa (32 t) .	1	—	1	—	—	—	—	—
Urządzenia taśmowe kombinowane z wywrotnicą do przeład. węgla (650 t/godz) .	2	—	2	—		—	—	—
Dźwig pływający 50 t	1	—	—	1	—	–	—	—
Dźwig węgl 7 t	1	—	1	—	—	—	—	—
Dok pływający 3500 t . . .	1	—	—	1	—	—	—	—
Składów portow.	25	3	—	3	2	13	4	—
„ pow. m²	165677	12000	—	7680	1230	112067	32700	—



Port w Gdyni – widok ogólny

Pozatem w porcie czynne są urządzenia specjalne, jak chłodnia, hala rybna, zakłady przetwórcze przemysłu rybnego, łuszczarnia ryżu, olejarnia, zakłady przetwórcze owoców południowych i suszonych, zbiorniki na melasę pojemności 14.800 ton, stocznia i warsztaty reparacyjne okrętowe, stacje bunkrowe węglowe oraz na opał płynny, dworzec morski dla ruchu pasażerskiego i emigracyjnego, urządzenia wodociągowe, kanalizacyjne i sanitarne, portowa straż pożarna, tabor holowniczy — pilotowy — ratowniczy, zakłady przemysłu tłuszczowego i olejarskiego o powierzchni 5.685 mtr. kw. i rocznej przepuszczalności 20.000 ton.

Basen Ministra Kwiatkowskiego obramowany jest przez nabrzeża: *Amerykańskie, Czechosłowackie* i *Rumuńskie.* Z tych tylko Amerykańskie jest eksploatowane, a dwa pozostałe niebawem zostaną oddane do całkowitego użytkowania.

Nabrzeże Amerykańskie, o długości 820 mtr., w swej części północno-wschodniej stanowi punkt centralny dla składów bawełny importowanej. Znajdują się tu dwa magazyny o powierzchni 12.000 mtr. kw. i 8.200 mtr. kw.

Pozatem jest tu magazyn „Cukroport“ o powierzchni 10.000 mtr. kw. i Skarbu Państwa o pow. 12.500 mtr. kw., służące do przechowywania ładunków drobnicowych.

Pracuje na tem nabrzeżu 10 dźwigów półportalowych, każdy trzytonowy.

Basen Ministra Kwiatkowskiego z nabrzeżami i całem urządzeniem jest niejako wydzielony i stanowi wolnocłową strefę portu gdyńskiego. Obszar jego wynosi 48 ha., z czego 33 lądu, a 15 ha. wody. Długość torów kolejowych w porcie wynosi obecnie 150 klm.

Program najbliższej rozbudowy portu przedstawia się następująco:

W porcie zewnętrznym: wykończenie Basenu Prezydenta oraz wybudowanie specjalnego basenu dla yachtów.

W porcie wewnętrznym: ukończenie drugiego Basenu Ministra Kwiatkowskiego, budowa nabrzeży, rozszerzenie nabrzeża przed Chłodnią.

W basenie Marszałka Piłsudskiego: rozbudowa kanału portowego.

Ponadto projektowana jest rozbudowa i budowa szeregu nowych składów portowych.

Dla zilustrowania tempa prac dalszej rozbudowy portu gdyńskiego poniżej podajemy inwestycje dokonane w r. 1934:

Budowle państwowe

1) Budowa magazynu drobnicowego Nr. 8 na nabrz. St. Zjednoczonych w wolnej strefie.
2) Nadbudowa 3 kondygnacyj magazynu długoterminowego Nr. 5 przy ul. Polskiej (będzie wykończone w r. 1935).
3) Budowa gmachu Urzędu Celnego przy zbiegu ul. Celnej i Rotterdam.
4) Budowa estakady dla przesuwania dźwigów półportalowych między magazynem Cukroport 5, a magazynem Nr. 8 w wolnej strefie przy nabrzeżu Stanów Zjednocz.
5) Budowa 2 poczekalni dla robotników przy ul. Polskiej i inne.

Budowle prywatne

6) Budynek biurowy Funduszu Bezrobocia przy drodze okrężnej na Oksywie.
7) Budynek gospodarczy f-my „Progres“ przy ul. Węglowej.
8) Stacja bunkrowa f-my „Polmin“ przy nabrzeżu Angielskiem (w budowie).
9) Magazyny i poczekalnia f-y „Vistula“ przy nabrzeżu Wilsonowskiem.
10) Rozbudowa wędzarni f-y „Konkol“ przy ul. Św. Piotra.
11) Budowa wędzarni f-y Anglo-Scott przy ul. Śledziowej.
12) Budowa wędzarni Przemysłowych Zakładów Rybnych przy zbiegu ulic Św. Piotra i Śledziowej.
13) Budowa przystani „Żeglugi Przybrzeżnej“ przy nabrzeżu Polskiem.
14) Nadbudowa chłodni portowej nad maszynownią.
15) Rozbudowa biur Ekspozytury Celnej w Hali Śledziowej.
16) Budowa II części magazynu f-y „Mewa“ przy ul. Rybnej (będzie wykończony w r. 1935).
17) Budowa portjerni i dobudowa warsztatu f-y „Polskarob“.
18) Rozbudowa magazynu f-y „Pantarei“ przy ul. Węglowej (w budowie).
19) Budowa biur firm „Schenker i S-ka“, „Bergenske“, „L. Hybichow“ przy ul. Polskiej (pozostają w budowie i będą wykonane w r. 1935).

Budowa dróg, nabrzeży, roboty kanalizacyjne i wodociągowe

Ukończono 1699 mb. nabrzeży, nadbudowano 1740 mb. ściany nadwodnej, wykonano i ustawiono 1433 mb. skrzyń żelbetowych, wybudowano 2 pomosty drewniane dla f-y „Paged“ w kanale przemysłowym przy nabrzeżu Oksywskiem, wykonano 797.000 m³ robót czerpalnych. Wykonano ręcznie 327.000 m³ robót ziemnych, 28.700 m² robót brukarskich, 6.460 mb. krawężników i 5.440 m² chodników. Robót kanalizacyjno - wodociągowych wykonano 1410 mb.

Ułożono pokładu drewnianego 3.245 m² przy nabrzeżu Polskiem, przed chłodnią i magazynem Nr. 3, oraz na całej długości dworca morskiego i magazynu tranzytowego.



Charakterystyczny widok Gdyni

Mechaniczne urządzenia przeładunkowe

Celem usprawnienia zdolności przeładunkowej portu ustawiono 10 dźwigów, z czego 6 półportalowych o nośności 3 tony, oraz 4 portalowe dla złomu o nośności 5 ton każdy.

Zainstalowano 5 wind elektrycznych w magazynie tranzytowym i na dworcu morskiem.

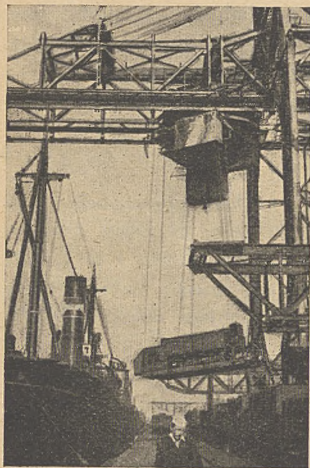
OBROTY HANDLOWE GDYNI

Rzeczpospolita Polska, mająca 33 miljony mieszkańców oraz obszar o powierzchni 388.279 km², otrzymała na mocy Traktatu Wersalskiego zaledwie 140 km² wybrzeża morskiego i to łącznie z brzegami półwyspu Helu, podczas gdy małe Wolne Miasto Gdańsk, liczące 364 tys. ludności, a obejmujące obszar zaledwie 1.888 km², uzyskało 85 km nadmorskiego wybrzeża.

Takie upośledzenie Polski w porównaniu z innemi krajami nakłada na państwo i naród polski obowiązek jaknajintensywniejszego wyzyskania przyznanego nam niewielkiego wybrzeża, jako jedynej, niczem nieskrępowanej drogi międzynarodowej wymiany handlowej. Z tego szczytnego obowiązku potrafiliśmy się wywiązać bardzo dobrze, o czem świadczy chociażby stopniowy,

ale stały rozwój handlu morskiego, wynoszącego w roku 1922 jedynie 7,3% naszego ogólnego handlu zagranicznego, w roku 1925 — 16,3%, w 1928 r. — 38%, aby w roku 1930 osiągnąć 51,3%, w 1931 — 63,2%, w r. 1933 — 69,3%, a w roku 1934 — 72,2%. Wobec takiego rozwoju naszego morskiego handlu, powrócił nietylko port gdański do znaczenia, jakie zajmował w okresie swego największego rozkwitu gospodarczego od 15 do 18 wieku, ale musiał dostosować swe urządzenia do wzrastających obrotów handlowych i unowocześnić się. Wszystkie zmiany, jakie przeprowadzono w Gdańsku po wskrzeszeniu Polski, nie zapewniły naszemu krajowi dostatecznych podstaw rozwoju interesów handlu, wobec czego w r. 1924 trzeba było przystąpić do budowy drugiego jeszcze morskiego portu polskiego w małej wiosce Gdyni.

Dzisiaj nowy ten port, powstały zaledwie kilka lat temu, zajmuje pierwsze miejsce na Bałtyku, a jedno z czołowych miejsc wśród największych portów całego świata. Ogólny obrót towarowy Gdyni osiągnął w roku 1934 cyfrę 7.319.802 ton, co stanowi rekord w całej dotychczasowej pracy portu gdyńskiego.





Urządzenia przeładunkowe w Gdyni

Około 98% całego obrotu Gdyni przypada na ruch zamorski, wyrażający się w roku 1934 w cyfrze 7.191.912 ton. Reszta stanowi ruch przybrzeżny, wynoszący 127.890 ton. W r. 1933 odnośne liczby wynosiły: 6.105.866 ton i 101.870 ton.

Około 98% całego obrotu Gdyni przypada na ruch zamorski, czyli w cyfrze 6.105.866 ton, a reszta na ruch przybrzeżny, czyli 12.437 ton.

Cały szereg towarów, nadchodzących do portów naszych lub z nich wychodzących, znajduje bardzo zbliżone warunki zarówno w Gdyni jak i w Gdańsku, istnieje wszakże grupa towarów, które z pewnych względów ciążą przeważnie, lub nawet wyłącznie, do Gdyni. Należy tu wymienić przedewszystkiem ryż, owoce świeże i suszone, cukier, artykuły żywnościowe, związane z chłodnią, tytoń, nasiona oleiste i makuchy, a zwłaszcza szyny oraz złom.

Towary takie, jak węgiel, drzewo, melasa, fosfory, żużle, Thomasówka, wywożone są przez Gdynię i Gdańsk.

W obrocie zamorskim przywóz wynosił w r. 1933 — 870.704 ton, wywóz zaś 5.235.162 ton. W roku 1934 natomiast 991.545 ton,

Przywóz i wywóz ważniejszych artykułów przedstawiał się w latach 1932 — 1934 następująco (w tonach):

	1934	1933	1932
Przywóz			
Złom	314.093	320.809	123.907
Bawełna	82.887	77.733	26.839
Śledzie	22.104	20.635	8.289
Rudy	36.548	37.198	30.858
Piryty	67.037	43.026	27.529
Fosforyty	59.473	39.564	17.402
Owoce	31.377	30.891	22.604
Wywóz			
Węgiel	5.160.169	4.427.274	4.199.893
Koks	194.117	57.284	14.934
Drzewo	213.620	257.980	90.239
Cukier	213.620	93.871	88.309
Bekony	23.939	38.265	51.878
Makuchy	23.809	17.176	5.079
Jaja	16.464	12.442	6.960
Szyny kolejowe	47.721	26.012	18.122

Największy wzrost wykazuje import złomu, co świadczy o poprawie sytuacji w hutnictwie. Zaznaczyć należy, że w zestawieniach portu Gdyńskiego z r. 1933 spotykaliśmy poraz pierwszy pozycję rudy cynkowej i manganowej. Zasługujący na uwagę jest przewóz znacznej ilości złomu dla Węgier.

Najważniejszy dorobek Gdyni w przywozie stanowią surowce włókiennicze, a przedewszystkiem bawełna. Pozycja artykułu tego osiągnęła w r. 1933 liczbę 77.733 ton, czyli 3 razy więcej, aniżeli w r. 1932. W roku 1934 osiągnął przywóz bawełny 82.887 ton. Przez Gdynię przechodzi nietylko prawie 100% bawełny importowanej dla polskiego przemysłu, lecz również pokaźna ilość dla Czechosłowacji oraz niewielkie ilości dla Austrji, Estonji i Szwecji.

Dwukrotnie wzrósł w r. 1933, w stosunku do 1932 r., przywóz śledzi, a mianowicie 20.636 ton wobec 8.289 ton, przyczem należy zaznaczyć, że w pozycji z r. 1933 figuruje 8.000 ton z własnych krajowych połowów. W r. 1934 przywóz śledzi wynosił 22.104 ton.

Znaczny wzrost wykazuje przywóz rud, pirytów i fosforytów.

Mimo dość poważnego spadku w niektórych pozycjach wywozowych, jest ogólny wynik korzystny, cały wywóz zamorski bowiem wzrósł w 1934 r., w porównaniu z r. 1933 o 17,8%. Największy wzrost w pozycji wywozu wykazują węgle, koks, drzewo i cukier.

Pozatem poważnie wzrosła w wywozie pozycja: jaj, makuchów, szyn kolejowych oraz zaczęto znowu wywozić przez Gdynię zboże i ziemniaki, które to artykuły w roku 1933 wogóle nie były notowane w statystyce gdyńskiej.

Równolegle z rozwojem obrotów towarowych postępuje również organizacja i rozbudowa aparatu handlowego. I tak należy podkreślić doniosłą rolę, jaką odgrywają w handlu owocami — „Aukcje Owocowe", które, opierając się o nowoczesną chłodnię gdyńską, umożliwiają koncentrację tego handlu w Gdyni oraz przez urządzane co pewien czas aukcje, ułatwiają nabycie większych partyj owoców po dostępnej cenie.

W stadjum wykończenia znajduje się sprawa stworzenia giełdy i arbitrażu bawełny i skór, które to artykuły obrały sobie również Gdynię jako główny punkt koncentracyjny. Instytucja arbitrażu w dużej mierze ułatwia i przyśpiesza zawieranie tranzakcyj powyższemi artykułami.

Rola portów polskich nie ogranicza się do koncentrowania handlu polskiego, lecz stała się również zagadnieniem wolności rozwoju gospodarczego oraz niczem nie skrępowanych możliwości korzystania z drogi morskiej przez cały szereg państw Europy Środkowej. Port w Gdyni stał się zatem punktem oparcia w tranzycie dla handlu zamorskiego Czechosłowacji, Rumunji, Węgier, Jugosławji i Austrji, a częściowo nawet południowo-zachodniej Rosji. Ponadto odgrywa port Gdyński bardzo ważną rolę w tranzycie krajów skandynawskich i nadbałtyckich.

Celem odpowiedniego informowania sfer handlowych w państwach wyżej wymienionych o korzyściach, płynących z korzystania portów polskich Gdyni i Gdańska, istnieją specjalne przedstawicielstwa handlowe obu portów w Pradze, Wiedniu, Budapeszcie i nawet w Haifie. Projektowane są one również w Bukareszcie i Sztokholmie. Rola takich przedstawicielstw ma doniosłe znaczenie dla rozwoju obrotów tranzytowych.

Równomiernie ze wzrostem obrotu towarowego, wzmógł się w r. 1934, w stosunku do 1933 r., ruch statków w Gdyni. Zawinęło do portu w r. 1933 — 4.355 statków o pojemności 3.425.660 nrt., a wyszło 4.337 statków o pojemności 3.401.055 nrt. W roku 1934 zawinęło do Gdyni 4.592 statki o pojemności 4.142.142 nrt., a wyszło z Gdyni 4.594 statki o pojemności 4.153.564 nrt.

Przy takiem ukształtowaniu się stosunków handlowo-morskich, wysunęło się na pierwszy plan zagadnienie posiadania własnej, silnej floty handlowej, jako dziejowej konieczności chwili, i stąd też datuje się pośpieszne przystąpienie Rządu Polskiego do stworzenia kosztem przeważnie Skarbu Państwa ugruntowanych podstaw marynarki handlowej.

POLSKA MARYNARKA HANDLOWA

W końcu 1926 roku powstało państwowe przedsiębiorstwo Żegluga Polska, które uruchomiło 5 statków, a mianowicie: Katowice, Kraków, Poznań, Toruń i Wilno, o pojemności około 2.000 ton brutto każdy.

Taki to był skromny początek handlowej żeglugi pod polską banderą handlową. O b. skromnych poczynaniach „Sarmacji" i „Białego Orła" wspominać nie będziemy.

Dnia 1 kwietnia 1934 roku składało się już na polską flotę handlową 26 jednostek morskich, o ogólnej pojemności 64.000

ton rej. brutto, 23 statki rybackie o ogólnej pojemności 2.856 ton rej. brutto i 13 jednostek pomocniczych ponad 100 ton rej. brutto, o ogólnej pojemności 4.338 ton rej. brutto. Ponadto istnieje jeszcze 20 jednostek mniejszych o ogólnej pojemności 826 ton rej. brutto. Ogólny stan naszego posiadania w dziedzinie handlowych jednostek wykazuje tabela następująca:

Zestawienie polskich statków handlowych o pojemności ponad 100 ton rej. br.

Nazwa statku	Rok budowy	Ton rej. br.	Armator.
„Basia Gdynia 160" mot.	1903	103	Morze Północne S. A.
„Chorzów" par.	1921	845	Żegl. Polska S. A.
„Cieszyn" „	1932	1402	„ „ „
„Czajka" „	1919	179	M. Rurecki
„Dar Pomorza" żagl. mot.	1909	1561	Ministerstwo P. i H.
„Elemka" żagl. mot. . .	1918	2200	Liga Morska i Kolon.
„Gdańsk" par.	1927	547	Żegl. Polska S. A.
„Gdynia" „	1927	586	„ „ „
„Halina Gdynia 200" . .	1902	174	Morze Północne S. A.
„Irena Gdynia 61" mot. .	1915	114	„ „ „
„Jadwiga" par.	1928	270	Żegl. Polska S. A.
„Kasia Gdynia 71" mot.	1915	113	Morze Północne S. A.
„Katowice" par. . . .	1926	1995	Żegl. Polska S. A.
„Kornelja Gdynia 83" par.	1903	193	Morze Północne S. A.
„Kościuszko" par. . . .	1915	6522	Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.
„Kraków" „ . . .	1926	2018	Żegl. Polska S. A.
„Lech" par.	1934	1568	Polsko-Brytyjskie T.
„Lublin" „	1932	1409	„ „ „
„Lwów" „	1932	1409	„ „ „
„Marja Gdynia 211" . .	1916	201	Morze Północne S. A.
„Mewa I Gdynia 7" mot.	1916	115	Mewa S. A.
„Mewa II Gdynia 8" „	1914	107	„ „
„Mewa III Gdynia 32" „	1916	110	„ „
„Mewa IV Gdynia 48" „	1914	108	„ „
„Mewa V Gdynia 49" „	1918	111	„ „
„Mewa VI Gdynia 51" „	1910	106	„ „

Nazwa statku	Rok budowy	Ton rej. br.	Armator.
„Mewa VII Gdynia 99" „	1911	106	Mewa S. A.
„Mewa VIII Gdynia 126" „	1916	112	„ „
„Mewa IX Gdynia 130" „	1914	112	„ „
„Mewa X Gdynia 132" „	1915	113	„ „
„Mewa XI Gdynia 189" „	1912	112	„ „
„Mewa XII Gdynia 233" „	1916	113	„ „
„Mewa XIII Gdynia 262" „	1916	115	„ „
„Mewa XIV Gdynia 268" „	1916	118	„ „
„Mewa XV Gdynia 379" „	1911	105	„ „
„Polonia" par.	1910	7500	Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.
„Pomian" „	1893	186	W. Górnicka
„Poznań" „	1926	2017	Żegl. Polska S. A.
„Premier" „	1922	3540	Polsko-Bryt. S. A.
„Pułaski" „	1912	6345	Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.
„Robur III" „	1923	1894	„Polskarob"
„Robur IV" „	1930	1971	„
„Robur V" „	1930	1975	„
„Robur VI" „	1922	2088	„
„San" „	1871	107	„Vistula" Polska Żegluga Rzeczna
„Śląsk" „	1932	1402	Żegl. Polska S. A.
„Stefa" krypa węgl. . .	1882	169	B. Ostrowski
„Tczew" par.	1925	760	Żegl. Polska S. A.
„Toruń" „	1926	2018	„ „ „
„Ursus" „	1924	167	„ „ „
„Ville de Toulon" par. .	1905	672	Inż. A. Dunin
„Wanda" par.	1928	270	Żegl. Polska S. A.
„Wanda Gdynia 53" par.	1916	188	Morze Północne S. A.
„Warszawa" par. . . .	1916	2486	Polsko-Bryt. S. A.
„Wilno I" „ . . .	1926	2018	Żegl. Polska S. A.
„Wisła" „ . . .	1928	3108	„ „ „
„Zofja Gdynia 166" mot.	1911	107	Morze Północne S. A.

Uwaga: Umieszczone w zestawieniu 8 statków należących do f-y „Morze Północne" S. A. zostały w końcu roku 1934 sprzedane zagranicę, lecz na dz. 1.1.1935 nie skreślono ich z rejestru.

Statki o pojemności poniżej 100 t. rej. br.

Nazwa statku	Rok budowy	Ton rej. br.	Armator.
„Bizon", par.	1928	96	Żegl. Polska S. A.
„Castor", „	1919	63	Urząd Morski
„Elibor III", par. . . .	1895	33	Elibor, Gdańsk
„Eugenja", żaglowiec . .	1905	22	Franc. Bigot, Rewa
„Ewa", motor. żagl. . .	1929	29	Morski Instytut Rybacki
„Gdynia 55" kuter ryb. .	1931	18	E. i A. Krüger
„Giesche I", lichtuga . .	1902	93	Giesche
„Hel III", mot. żagl. . .	1932	29	Piechocki
„Helena", żaglowiec. . .	1872	27	Józef Długi
„Kurjer", parowiec . . .	1907	29	J. Minta
„Kurjer", łódź mot. . . .	1923	14	J. Kowalewski, Gdańsk
„Merkur", koł. par. . . .	1895	36	Wróblewski i Ziemnicki
„Nida", par.	1906	25	Polskarob
„Orkan-Gdynia 26", mot. ż.	1932	22	Nadolski
„Samarytanka", łódź mot.	1931	28	Urząd Morski
„Starnia", mot. żagl. . .	1929	29	Morski Inst. Ryb.
„Syrokomla", mot. żagl. .	1919	33	Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich
„Tur", par.	1927	86	Żegl. Polska S. A.
„Vega", „	1901	26	Polskarob
„Vesta", żagl. mot. . .	1904	57	Wardega, Gdańsk
„Wilk", par.	1895	27	J. Minta
„Zorza", łódź mot. . . .	1921	9	Stanisław Waltosz, Gdańsk
„Żubr", par.	1890	50	Żegl. Polska S. A.

JEDNOSTKI PORTOWE

„Basia", lichtuga		149	Polskarob
„Buba", „	1875	163	„

Nazwa statku	Rok budowy	Ton rej. br.	Armator.
„Gedanja", parow. . . .	1926	291	Dyr. Kol. Państw., Gdańsk
„Giesche III", bez wł. nap.	1902	126	Giesche
„Ira", lichtuga	1919	164	Polskarob
„Jola", „	1898	155	„
„Triczi", „	1898	158	„
„Nowa Draga", par. śrub.	1908	367	Urząd Morski

Polskie okręty handlowe skreślone z rejestru

„Robur I" . .	Sprzedany zagranicę w r. 1930
„Robur II" . .	Zatonął w r. 1928
„Łódź"	Przejęta przez Marynarkę Wojenną w r. 1932
„Niemen" . . .	Zatonął w r. 1932
„Kopernik" . .	Sprzedany zagranicę w roku 1933
„Warta" . . .	„ „ „ „ 1933
„Rewa" . . .	„ „ „ „ 1934

Dorobek nasz, aczkolwiek sam przez się bardzo poważny, jest jednak niewspółmiernie nikły w porównaniu do wielkości i potrzeb Polski. Pamiętajmy, że tonaż polski wynosi zaledwie 1,6% tonażu niemieckiego, 5,6% tonażu duńskiego, 3,8% tonażu szwedzkiego, 20% tonażu fińskiego, 62,5% tonażu rosyjskiego, a wogóle zaledwie tylko 0,017% tonażu ogólno - światowego.

W roku ubiegłym zdecydował się Rząd Polski wyposażyć nową linję transatlantycką w nawskroś nowoczesne statki motorowe, mające zastąpić kursujące obecnie dwa statki: „Kościuszko" i „Puławski". Budowa statków tych rozpoczęła się w końcu roku 1933 we włoskiej stoczni Monfalcone. Każdy z budujących się statków będzie mógł pomieścić 760 pasażerów i będzie przystosowany do przewozu około 2.000 ton ładunków w specjalnych obszernych ładowniach. Umowa na budowę obu tych statków została podpisana 29 listopada 1933 r.

Pierwszy z budujących się okrętów, „Marszałek Piłsudski", spuszczony na wodę 19 grudnia 1934 r., będzie oddany do dyspo-

zycji linji Gdynia — Ameryka już w lipcu 1935 r., a drugi, „Batory“ — w lutym 1936 r.

W umowie zobowiązała się stocznia włoska dać pierwszeństwo polskim poddostawcom. Użycie materjałów krajowych w okresie eksploatacji statku, a mianowicie żywności, wody, smarów i t. d., jest zapewnione.

Pozatem zamówiła „Żegluga Polska S. A.“ 2 nowe statki towarowe w stoczniach angielskich.

Aczkolwiek stan posiadania floty handlowej nie odpowiada jeszcze potrzebom gospodarczym naszego kraju, przedstawia jednak bardzo doniosłe korzyści dla bilansu płatniczego, jak to wynika z tabelek, wykazujących obrót towarowy oraz liczbę przewiezionych emigrantów i reemigrantów drogą morską.

Skoro się zważy, że zaledwie około 7% ładunków polskiego towarowego obrotu przewożone jest okrętami polskiemi, a w innych państwach wynosi 50%, staje się zrozumiałe, iż doprowadzenie transportów towarowych i pasażerskich chociażby do 20% na własnych polskich statkach musiałoby stan naszej floty handlowej conajmniej potroić.

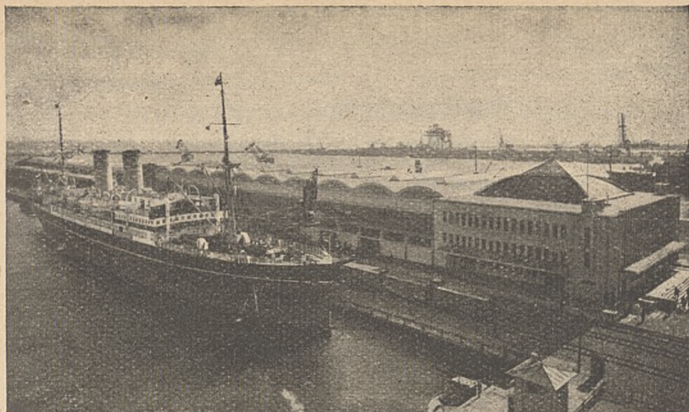
Z czynnych 4 przedsiębiorstw okrętowych należała początkowo „Żegluga Polska“ wyłącznie do Państwa Polskiego, później przekształcono ją na Sp. Akc., natomiast:

W Polsko-Brytyjskiem Towarzystwie Okrętowem należało do państwa 90% akcyj, do grupy angielskiej „Ellermans Wilson Line“ — 10%.

W Polsko-Transatlantyckiem Towarzystwie Okrętowem Linja Gdynia — Ameryka (obecnie Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.) posiada Państwo Polskie 75% akcyj, a duńska grupa „East Asiatic Company“ — 25%.

Istnieje ponadto prywatne Towarzystwo „Polskarob“, należące do górnośląskiego koncernu węglowego „Robur“, które posiada 4 statki, o pojemności około 2.000 ton rej. brutto każdy.

W r. 1931 „Żegluga Polska“ i Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe zostały sfuzjonowane, co umożliwiło zwiększenie obrotów handlowych na morzach oraz kolejne zakupywanie statków: Lublin, Lwów — po 1.409 ton rej. brutto, ponadto kupno statków: Śląsk i Cieszyn — po 1.402 ton rej. brutto, oraz statku „Lech“ — 1.568 ton rej. brutto.



Dworzec morski w Gdyni

Wielką rolę przy utrzymywaniu bezpośredniej komunikacji pasażerskiej i emigracyjnej między polskiemi portami a Kanadą i Stanami Zjednoczonemi odgrywa Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.

Towarzystwo to utrzymuje dwie stałe linje regularne, a mianowicie Gdynia — Ameryka oraz linja polsko - palestyńska Constanza — Haifa.

Linja Gdynia — Ameryka posiada dwa okręty: „Kościuszko", o pojemności 6.522 ton rej. brutto i „Pułaski" o 6.345 ton rej. br. Kursują one pod polską banderą od roku 1930 na szlaku: Gdynia — Kopenhaga — Halifax — Nowy York. Statek „Kościuszko" może pomieścić 713 pasażerów, a „Pułaski" — 867.

Linja Polsko — Palestyńska posiada jeden okręt, a mianowicie „Polonja", o pojemności 7.500 ton rej. br., który kursuje od września 1930 r. na szlaku Constanza — Konstantynopol — Jaffa — Haiffa — Pireus i Konstantynopol — Constanza.

Od samych początków odbudowy Polski droga rozwoju naszej floty handlowej znaczona była cyframi, pnącemi się ku górze. Rok w rok zapisywaliśmy na kartach naszego morskiego dorobku handlowego sumy, wzbudzające powszechny podziw. Niewątpliwie więc i rok, który przeżywamy, przysporzy nam nowe war-

tości, zarówno pod względem rozbudowy naszej marynarki handlowej, jak i ogólnego obrotu towarowego w naszym porcie gdyńskim.

ZAMORSKI OBRÓT TOWAROWY GDYNI

(dane Urzędu Morskiego)

Rok	Przywóz	Wywóz	Obrót
1924	981	9.186	10.167
1925	1.646	53.925	55.571
1925	310	404.251	404.561
1927	6.411	891.683	898.094
1928	192.712	1.765.058	1.957.770
1929	329.644	2.492.858	2.822.502
1930	504.117	3.121.631	3.625.748
1931	558.549	4.741.365	5.300.114
1932	432.888	4.761.400	5.194.288
1933	870.704	5.235.162	6.105.866
1934	991.545	6.200.367	7.191.912

RUCH OKRĘTOWY W GDYNI

Równomiernie z obrotem towarowym postępowało w porcie naszym i zwiększenie ilości okrętów, które zawijały do Gdyni w roku 1934. Poniżej podana tabela wykazuje rozwój ruchu okrętowego od r. 1924 do r. 1934-go.

Rok	Weszło statków			Wyszło statków		
	Ilość	Tonaż NRT	Wzrósł w %	Ilość	Tonaż NRT	Wzrósł w %
1924	29	40.469	19	29	40.469	19
1925	85	74.919	36	79	71.549	34
1926	312	209 928	100	316	213 086	100
1927	542	426.722	203	532	421 226	198
1928	1.108	984.893	469	1.093	972.902	456
1929	1 567	1.442.492	689	1.575	1.445 400	678
1930	2.238	2.029.822	967	2,219	2.014.299	945
1931	3.144	2,649 568	1.262	3.148	2.665 399	1.251
1932	3.610	2.831 604	1.349	3.604	2.838.598	1.332
1933	4.355	3.425.660	1.631	4.337	3.401.055	1,596
1934	4.592	4.142.142	1.974	4.594	4.153.564	1,949

HANDLOWA FLOTA MORSKA W GDYNI

Statki o pojemności powyżej 100 ton rej. br.

Rok	Liczba statków	Tonaż	
		Ton rej. brutto T. R. B.	Ton rej. netto T. R. N.
1930	25	41.334	23 016
1931	31	65.030	37.320
1932	33	67.834	38.842
1933	39	65.618	37.401
1934	56 *)	64.953 *)	36.799 *)

*) Ponadto 6 statków bez napędu mechanicznego (kryp) o łącznej pojemności 915 ton rej. brutto, względnie 847 ton rej. netto.

RUCH PASAŻERSKI W GDYNI

Mimo ograniczeń emigracyjnych, wprowadzonych przez wszystkie kraje Ameryki, i wywołanego przez to zaniku ruchu emigrantów z Polski, daje się zauważyć w ciągu ostatnich lat znowu pewien rozwój w tej dziedzinie, spowodowany ruchem turystycznym. Uwidocznia to najlepiej podana poniżej tabela:

Rok	Wyjechało	Przyjechało	Razem
1924	1.190	6.377	7.567
1925	1.065	10.632	11.697
1926	811	6.990	7.801
1927	1.368	8.172	9.540
1928	3.215	20.007	23.222
1929	5.970	17.591	23.561
1930	6.781	17.388	24.169
1931	7.873	7.603	15.476
1932	10.137	7.705	17.842
1933	10.638	9.998	20.636
1934	9.059	9.066	18.125

UDZIAŁ GDYNI W OBROTACH TOWAROWYCH W HANDLU ZAGRAN. POLSKI

Ogólny obrót handlu zagranicznego Polski *)

Rok	w tys. ton	w milj. złotych	Przeciętna wartość 1 tony
1929	26.125	5.924	226,77 zł.
1930	22.493	4.649	208,02 „
1931	21.664	3.347	154,70 „
1931	15.290	1.946	127,25 „
1933	15.343	1.787	116,45 „
1934	17.114	1.774	103.68 „

Obrót towarowy Polski przez Gdynię

(dane Gł. Urzędu Statystycznego) *)

Przywóz		Wywóz		Rok
t.	1000 zł	t.	1000 zł	
218.037	63.305	2,402.051	70.620	1929
343.034	83.838	2,932.207	146.919	1930
506.935	106.338	4,573.114	283.445	1931
346.690	133.436	4,547.168	216.866	1932
699.035	297.156	4,987.508	239.030	1933
776.162	385.180	5,947.682	269.815	1934

Obrót towarowy Portu Gdyńskiego *)

w stosunku do handlu zagran.

Rok	Obrót w tys. ton	Obrót w milj. zł.	% stosunek do ogóln. handlu zagranicznego wagowy	% stosunek do ogóln. handlu zagranicznego wartościowy	Przeciętna wartość 1 tony
1929	2.620	134	10,03	2,26	51,11 zł.
1930	3.275	231	14,56	4,93	70,45 „
1931	5.080	390	23,48	11,65	76,73 „
1932	4.894	350	32,00	18,00	71,58 „
1933	5.683	535	37,04	29,93	94,21 „
1934	6.724	655	39,30	36,90	97,41 „

UDZIAŁ GDYNI W OGÓLNYM EKSPORCIE POLSKI *)

Rok	Ogólny eksport w 1000 t	przez Gdynię w 1000 t	Stosunek procentowy
1929	21.037	2.402	11.0
1930	18.922	2.032	15.0
1931	18.703	4.742	25.0
1932	13.504	4.761	35.0
1933	12.986	4.987	38.4
1934	14.559	5.948	40.9

UDZIAŁ GDYNI W OGÓLNYM IMPORCIE POLSKI *)

Rok	Ogólny import w 1000 t	przez Gdynię w 1000 t	Stosunek procentowy
1929	5.088	218	4,3
1930	3.571	343	9,6
1931	2.931	507	17,3
1932	1.787	349	19,4
1933	2.356	696	29,5
1934	2.555	376	30,4



Port rybacki na Helu

*) W/g danych Gł. Urz. Stat., dane te różnią się od danych Zarządów Portów (Urzędu Morskiego w Gdyni i Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku), ponieważ nie zawierają transportów tranzytowych oraz podają wagę netto.

Bandera	1926			1930		
	Ilość	N. R. T.	%	Ilość	N. R. T.	%
Anglja	1	614	0,3	40	62.585	3,05
Argentyna	—	—	—	—	—	—
Austrja	—	—	—	4	716	0,04
Belgja	—	—	—	4	4.451	0,23
Boliwja	—	—	—	—	—	—
Brazylja		—	—	—	—	—
Czechosłowacja	—	—	—	3	734	0,03
Danja	29	17.457	8,4	201	190.116	9,46
Estonja	4	1.970	0,9	38	22.849	1,14
Finlandja	3	7.811	3,7	31	27.603	1,33
Francja	21	35.961	17,1	53	145.042	7,17
W. M. Gdańsk	21	7.496	3,6	75	15.850	0,77
Grecja	—	—	—	1	1.696	0,08
Hiszpanja	—	—	—	—	—	—
Holandja	2	258	0,1	10	3.073	0,15
Islandja	—	—	—	—	—	—
Japonja	—	—	—	1	4.227	0,22
Jugosławja	—	—	—	—	—	—
Kanada	—	—	—	—	—	—
Litwa	10	4.698	2,2	11	6.242	0,31
Łotwa	14	10.529	5,0	123	125.172	6,03
Niemcy	47	20.273	10,0	397	267.270	13,27
Norwegja	21	14.479	6,1	152	129.266	6,36
Panama	—	—	—	—	—	—
Persja	—	—	—	2	232	0,01
Polska	4	1.688	0,9	298	360.464	17,58
Rosja	—	—	—	—	—	—
Rumunja	—	—	—	—	—	—
Stany Zjednoczone Ameryki	—	—	—	47	145.020	7,16
Szwecja	134	83.768	40,4	746	514.836	25,43
Turcja	1	2.926	1,3	—	—	—
Węgry	—	—	—	—	—	—
Włochy	—	—	—	1	2.378	0,19
Razem	312	209.928	100%	2.238	2.029.822	100%

OKRĘTOWYM PORTU GDYNI

1931			1932			1933		
Ilość	N. R. T.	%	Ilość	N. R. T.	%	Ilość	N. R. T.	%
94	142.963	5,44	57	100.382	3,53	108	170.363	5,00
—	—	—	1	1.268	0,05	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	2	7.144	0,21
2	386	0,01	3	579	0,02	—	—	—
1	2.228	0,08	1	2.701	0,10	1	3.373	0,09
6	870	0,03	16	6.040	0,21	46	9.217	0,25
279	214.513	8,08	484	334.620	11,79	593	372.066	10,92
117	76.148	2,79	132	78.961	2,83	105	54.649	1,58
83	81.015	3,04	100	75.503	2,70	165	156.323	4,54
23	48.125	1,81	12	10.335	0,37	15	21.947	0,64
25	12.712	0,48	97	7.621	0,29	55	10.345	0,29
8	21.635	0,81	21	53.950	2,04	42	101.516	2,89
—	—	—	—	—	—	2	5.098	0,15
12	6.683	0,25	67	35.356	1,17	128	48.854	1,42
1	566	0,02	—	—	—	—	—	—
1	3.409	0,13	—	—	—	—	—	—
2	6.816	0,26	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	3	10.112	0,24
26	13.395	0,50	12	5.701	0,21	7	3.621	0,11
151	126.219	4,93	83	84.319	2,98	93	93.796	2,78
631	376.999	14,32	632	318.920	11,22	849	512.857	15,03
228	182.849	6,86	248	221.959	7,67	350	265.820	7,86
—	—	—	2	2.061	0,07	7	17.274	0,51
—	—	—	—	—	—	—	—	—
355	485.386	18,16	447	540.564	19,19	472	521.375	15,18
1	596	0,02	—	—	—	—	—	—
1	2.866	0,11	1	2.428	0,04	2	5.024	0,18
39	120.282	4,53	40	127.675	4,56	56	159.744	5,22
1.052	719.497	27,22	1.147	801.513	28,28	1.245	827.861	24,09
—	—	—	—	—	—	1	2.041	0,06
5	362	0,01	1	1.396	0,05	1	2.523	0,07
1	2.748	0,11	6	17.752	0,63	8	22.517	0,69
3.144	2.649.268	100%	3.610	2.831.604	100%	4.355	3.425.660	100%

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA ROK 1934

W przeciągu całego roku 1934 weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 9.186 statków o łącznej pojemności 8.295.706 t.r.n., z czego przyszło 4.592 o pojemności 4.142.142 t.r.n., a wyszło 4.594 statków o pojemności 4.153.564 t.r.n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	t. r. n.	statków	udział %
1) Szwecja	1.794.735	2.632	21,64
2) Niemcy	1.008.144	1.613	12,16
3) Polska	949.863	896	11,46
4) Danja	855.249	1.237	10,30
5) Anglja	694.473	425	8,37
6) Norwegja	671.239	845	8,09
7) Stany Zj. A. P.	500.354	138	6,03
8) Włochy	443.905	148	3,35
9) Finlandja	434.464	354	5,23
10) Grecja	331.311	131	5,23
11) Holandja	162.715	248	1,96
12) Łotwa	99.886	106	1,21
13) Estonja	88.587	186	1,07
14) Francja	54.760	28	0,66
15) W. M. Gdańsk	52.808	64	0,64
16) Z. S. R. R.	31.631	15	0,38
17) Rumunja	29.188	12	0,35
18) Panama	19.014	10	0,23
19) Japonja	15.394	4	0,19
20) Jugosławja	15.292	4	0,18
21) Węgry	15.116	6	0,18
22) Litwa	11.773	23	0,14
23) Czechosłowacja	8.840	40	0,11
24) Kanada	6.697	2	0,08
25) Austrja	268	2	0,01

Jak z powyższego zestawienia wynika, bandera szwedzka utrzymała się na pierwszem miejscu, podobnie, jak w latach ubiegłych, bandera polska przesunęła się na 3-cie miejsce, a 2-gie miejsce zajęła bandera niemiecka. Bandera duńska utrzymała się również nadal na 4-em miejscu.



Dźwigi do przeładowywania węgla

ROZWÓJ HANDLOWY GDYNI
w porównaniu z innemi portami

W porównaniu z portami zagranicznemi obroty handlowe w Gdyni przedstawiały się w r. 1933, jak następuje:

Obroty w tonach:

Gdynia	6.105.866
Gdańsk	5.152.894
Antwerpja	17,345.000
Bordeaux	4.106.118
Brema	5.188.000
Hamburg	19.580.000
Kopenhaga	5.374.000
Le Havre	4.434.436
Marseille	8.221.887
Rotterdam	21.602.000
Rouen	8.409.361
Szczecin	4.530.000
Triest	1.897.000

Widzimy więc, że Gdynia zajęła pod względem swych obrotów towarowych w r. 1933 pierwsze miejsce na Bałtyku, wyprzedzając Gdańsk, Kopenhagę, Szczecin i Sztokholm.

Władzą porządkową portu i żeglugową jest *Kapitanat Portu*, na czele którego stoi Kapitan Portu. Organami jego są: *Inspektor Nabrzeży i oficerowie portowi* oraz *piloci, bosmani i strażnicy portowi.*

Bosmani i strażnicy portowi w służbie noszą na mundurze po lewej stronie piersi odznakę w postaci owalnej tabliczki mosiężnej z godłem państwowem i napisem *„Straż Portowa"*.

Przy wykonywaniu czynności urzędowych funkcjonarjusze Kapitanatu Portu są uprawnieni w każdym czasie do wstępu na statki, place do magazynów i wszelkiego innego rodzaju urządzeń portowych.

Zażalenie na postępowanie organów wykonawczych Kapitanatu Portu można wnieść do tejże władzy. Od orzeczenia i zarządzenia Kapitanatu Portu służy odwołanie do Urzędu Morskiego.

Wniesienie odwołania od zarządzenia porządkowego Kapitanatu Portu nie wstrzymuje jego wykonania.

Kapitan względnie kierownik statku obowiązany jest czuwać, by załoga, pasażerowie i inne osoby zatrudnione pomocniczo na statku nie dopuszczały się przekroczeń przeciw niniejszemu rozporządzeniu.

W razie nieprzestrzegania obowiązujących przepisów, niezastosowania się do poszczególnych zarządzeń lub ich przekroczenia na statku, karę ponosi kapitan statku, jeżeli przed odejściem statku winny nie został wyśledzony.

NA REDZIE

Statek, przebywający na redzie oraz wchodzący lub wychodzący z portu, podnosi swą *banderę narodową* bez względu na porę dnia.

Statek, stojący na kotwicy na redzie, nie może stać w kanale wejściowym i rzuca kotwicę zawsze w kierunku na południe od północnego wejścia.

Rzucona na redzie kotwica ma być zaopatrzona w bojkę.

Bandera narodowa może być opuszczona po zacumowaniu statku w porcie.

Statek, który zarzucił kotwicę, podnosi w porze dziennej czarną kulę w miejscu, przepisanem dla latarni kotwicznej.

Statek z ładunkiem materjału wybuchowego lub łatwopalnego trzyma na przednim maszcie przez cały czas swego postoju do ukończenia wyładunku materjałów wybuchowych flagę „B“ według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, w nocy natomiast na jej miejscu czerwone światło.

Statki zwolnione od obowiązku przyjmowania pilota noszą na przednim maszcie flagę „U“, w nocy natomiast dwa światła białe, jedno nad drugiem.

Statek, wykonywujący na redzie zwroty dla sprawdzenia kompasu, podnosi na przednim maszcie flagę „K“.

Inne statki winny takim statkom ustąpić z drogi.

KWARANTANNA

Statek, podlegający rewizji sanitarnej, jest zobowiązany przy zbliżaniu się do portu podnieść flagę „O“ według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, a w nocy zamiast niej białe światło.

Po wypełnieniu kwestjonarjusza otrzymuje statek wolność ruchu, o ile nie przychodzi z portu, uznanego za zakażony dżumą, cholerą, ospą lub żółtą febrą, lub też o ile na statku niema chorych na jedną z tych chorób.

Jeżeli statek pochodzi z portu uznanego za zakażony lub ma na pokładzie chorych, dotkniętych temi chorobami, podnosi w dzień flagę „L“, w nocy zaś światło białe i obowiązany jest poddać się inspekcji lekarskiej. Do chwili inspekcji wszelka styczność z lądem jest wzbroniona.

Kapitan, lekarz i załoga przybywającego statku są obowiązani udzielić pilotowi względnie kontrolerowi sanitarnemu, lub lekarzowi portowemu ścisłych odpowiedzi i wyjaśnień na wszelkie zapytania, dotyczące stanu sanitarnego statku.

Na żądanie kapitan statku winien okazać przy wejściu świadectwo sanitarne oraz świadectwo odszczurzenia. Jeżeli świadectwo odszczurzenia straciło ważność lub statek wykazuje nadmierne zaszczurzenie, musi on poddać się odszczurzeniu na zarządzenie lekarza portowego.

PRZEPISY SANITARNE

Wszystkie statki handlowe, przebywające w porcie, podlegają sanitarnym inspekcjom i kontroli, wykonywanej przez lekarza portowego.

O wszystkich chorobach, które zachodzą na statku podczas jego pobytu w porcie, kapitan statku jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić kapitana portu, który odnośne doniesienie przekazuje lekarzowi portowemu.

Kapitan, lekarz i załoga są zobowiązani udzielić lekarzowi portowemu ścisłych odpowiedzi i wyjaśnień zgodnie z prawdą na wszelkie zapytania, dotyczące stanu sanitarnego statku.

Lekarz portowy jest uprawniony do zarządzenia na statku wszelkiego rodzaju izolacji, dezynfekcji, szczepienia i t. d.

Marynarze zarażeni wenerycznie, mogą poddać się bezpłatnemu leczeniu u lekarza portowego.

Deratyzacja (odszczurzenie) terenów portowych odbywa się w miarę potrzeby, nie mniej jednak niż dwa razy w ciągu roku. Jest ono przymusowe i odbywa się na koszt osób, lub przedsiębiorstw, mających swoje własne lub najęte pomieszczenia.

Wzbronione jest używanie surowej wody z kanału do czyszczenia naczyń i gotowania, jedzenia i picia.

PILOTAŻ

Statki ponad 500 ton rej. brutto, wchodzące lub wychodzące z portu, jak również zmieniające miejsce postoju wewnątrz portu są obowiązane korzystać z usług pilota portowego, ustanowionego przez państwo.

Od obowiązku przyjmowania pilota portowego są zwolnione: 1) wszystkie okręty wojenne, 2) wszystkie statki rządowe polskie oraz wolnego miasta Gdańska i Rady Portu w Gdańsku, o ile nie służą jednocześnie do celów zarobkowych, 3) statki szkolne, zagraniczne oraz yachty krajowe i zagraniczne, o ile wykażą się przynależnością do uznaniego Yacht-Klubu, 4) statki, których kapitanowie złożyli w Kapitanacie Portu w Gdyni ustanowiony egzamin pilotowy. 5) Statki polskie i gdańskie regularnych linij przybrzeżnych, kursujące pomiędzy portami polskiemi i W. M. Gdańskiem, statki rybackie polskie i gdańskie, wy-

konywujące rybołóstwo oraz holowniki kursujące między portami polskiemi a W. M. Gdańskiem. 6) statki, które otrzymują jednorazowe zezwolenie Kapitanatu Portu na wejście lub wyjście z portu bez pilota.

Pilota do wprowadzenia statku wysyła Kapitanat Portu już to na żądanie ze statku, już to na zamówienie maklera. Zamówienie z dokładnem podaniem godziny, na którą pilot jest potrzebny, należy uskutecznić conajmniej na dwie godziny przedtem.

Przed wejściem do portu, kapitan statku obowiązany jest podać pilotowi wszelkie dane o pojemności, jego rozmiarach, zanurzeniu faktycznem, o rodzaju ładunku, ilości załogi i pasażerów oraz o ich stanie zdrowotnym. Jeżeli się okaże, że na statku znajdują się chorzy lub załadowane są materjały wybuchowe, kapitan statku musi postąpić według zarządzeń pilota.

Odpowiedzialnym za kierownictwo statku pozostaje zawsze kapitan statku pilotowanego.

Po skończeniu swojej czynności pilot przekłada kapitanowi do podpisania zaświadczenie, celem wypełnienia i podpisania przez kapitana.

OBOWIĄZEK POSŁUGIWANIA SIĘ HOLOWNIKAMI

Statek o zanurzeniu większem, niż 5,95 metrów lub o pojemności większej, aniżeli 2.000 ton rej. brutto jest obowiązany posługiwać się pomocą conajmniej jednego holownika od chwili przejścia przez wejście portowe aż do przycumowania do nabrzeża względnie od chwili rzucenia cum do wyjścia z portu bez względu na warunki manewrowania.

Również w wypadkach, gdy manewrowanie statkiem o zanurzeniu względnie pojemności mniejszej, bez pomocy holownika naraża na niebezpieczeństwo którąkolwiek z jednostek pływających, nabrzeże lub inne urządzenia portowe, wstrzymuje lub utrudnia ruch lub manewry innych statków, czy też zbytnio się przedłuża, kapitan statku jest obowiązany na wezwanie pilota użyć pomocy holowniczej według wskazań pilota.

Statek, kierowany do Basenu Południowego, przy którego wyjściu istnieją chwilowe trudności manewrowania, obowiązany jest posługiwać się pomocą holowniczą, o ile pilot tego żąda.

Przy niesprzyjających wiatrach o sile 4 (według skali Beauforta) i więcej, statek o mniejszem zanurzeniu i mniejszym tonażu obowiązany jest posługiwać się pomocą holowniczą przy odbijaniu i przybijaniu do nabrzeży.

PORZĄDEK RUCHU STATKÓW

Statki o pojemności powyżej 100 m^3 brutto, poruszające się na redzie, wzdłuż linji falochronu, obowiązane są zachowywać ostrożność przy wchodzeniu do portu lub mijaniu wejść portowych i utrzymywać odległość od falochronu przynajmniej 500 m, statki zaś o pojemności mniejszej, odległość 200 m.

Wszystkim statkom zakazane jest zbliżanie się na odległość mniejszą, niż 100 m od syreny podwodnej, oznaczonej na wodzie bojką żółtą w czarne pasy i umieszczonej przy głównem wejściu portowem (150 m na SE od lewej latarni wejściowej)jak również, wykazującą przechodzenie między oznaczoną bojką i falochronem wschodnim.

Statek, wchodzący do portu, ustępuje drogę statkowi wychodzącemu. Na obszarze portu statki, będące w ruchu trzymają się prawej strony, a zbliżające się kursami przeciwnemi, mijają się lewą burtą.

Przepisy ogólne o wymijaniu się statków nie obowiązują statku, który podnosi na topie masztu przedniego sygnał pierwszeństwa drogi. Sygnał ten stanowią w dzień czarny walec, w nocy dwa światła białe, wywieszone w linji pionowej.

O ile statek pilotowy lub portowy podniósł flagę „Z", kapitan statku, do którego skierowuje się statek pilotowy lub portowy, winien szybkość zmniejszyć, względnie statek zatrzymać, by władzy portowej dać możność podejścia do burty dla uzyskania informacyj lub wydania statkowi zarządzeń. W nocy zamiast flagi „Z" pokazywane będą dwa światła czerwone.

W wejściach portowych, w kanale portowym i wewnątrz portu wyprzedzanie się statków jest wzbronione.

Szybkość statków żeglugi przybrzeżnej i holowników nie może przekraczać: na redzie 7 mil, na obszarze awanportu 5 mil morskich, w obrębie basenów portowych 4 mile morskie na godzinę.

Statki większe muszą iść zupełnie małą szybkością. W no-

cy jak również podczas zmniejszonej widzialności szybkość należy odpowiednio zmniejszyć. Rzucanie kotwicy w obrębie portu dozwolone jest tylko z polecenia pilota, lub za zewoleniem kapitanatu portu poza tem tylko w wypadku niebezpieczeństwa.

Podczas próby maszyn na rufie statku powinien znajdować się jeden z oficerów pokładowych statku, który byłby odpowiedzialny za bezpieczeństwo wszystkich objektów, mogących się znajdować w pobliżu prób. Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śrub należy o niebezpieczeństwie uprzedzać statki lub łodzie, znajdujące się w bezpośredniej bliskości.

PORZĄDEK POSTOJÓW W PORCIE

Kapitan statku lub jego zastępca, obowiązani są zgłosić bez zwłoki w Kapitanacie Portu przybycie statku i przedłożyć jednocześnie certyfikat okrętowy i świadectwo pomiarowe, spis załogi oraz listę pasażerów z oznaczeniem ich przynależności państwowej.

W dniu wyjścia statku kapitan obowiązany jest wywiesić na przednim maszcie flagę „P", a pozatem złożyć w Kapitanacie Portu zgłoszenie wyjazdu, zaświadczenia o uiszczeniu opłat portowych, o zadośćuczynieniu przepisom celnym, odpis manifestu towarów, zabranych z portu oraz listę pasażerów, przyjętych w porcie na statek, co stanowi warunek uzyskania zezwolenia na wyjście z portu.

Polskie statki handlowe morskie obowiązane są poza tem na początku każdego roku kalendarzowego złożyć w Kapitanacie Portu świadectwo bezpieczeństwa oraz książki rewizji kotłów głównych i pomocniczych.

Zwolnione są częściowo lub *całkowicie* od obowiązku zgłoszenia. a) wszystkie okręty wojenne, b) polskie statki żeglugi przebrzeżnej oraz polskie statki rybackie, c) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu, d) yachty krajowe i t. p. statki sportowe.

Wszelkim statkom zabronione jest przybijanie do nabrzeży, postój przy nich oraz zmiana miejsca postoju w porcie bez uzyskania uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu. Miejsce postoju w porcie wyznacza Kapitanat.

Wejście na statek, stojący przy nabrzeżu musi być bezpieczne

i umożliwione przez pomosty, kładki i t. p. Przed zaprowadzeniem tych urządzeń ruch między statkiem a lądem jest wzbroniony.

Każdy statek podczas postoju w porcie musi być pilnowany conajmniej przez jedną osobę z załogi. Przepis ten nie obowiązuje statków odstawionych, lub w leżach zimowych.

Do basenu rybackiego mogą być wprowadzone tylko statki z ładunkiem ryb i kutry o długości nieprzekraczającej 45 m oraz łodzie rybackie.

Statki większe, lecz nie dłuższe ponad 60 m, będą wprowadzone do basenu rybackiego jedynie na wyraźne żądanie kapitana statku za złożeniem przez niego deklaracji na piśmie, że przyjmuje na siebie wszelką odpowiedzialność za mogące wyniknąć szkody i awarje.

PRZEŁADUNEK I SKŁADANIE TOWARÓW

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku zarówno co do ilości i umocowania ładunku pokładowego jak i maksymalnej ilości ładunku wogóle. Wzbronione jest ładować statek powyżej ustalonych granic.

Kapitanat Portu może zarządzić niewypuszczenie z portu statku przeładowanego oraz statku z nienormalnym przechyłem do czasu jego częściowego odładowania, wzgl. wyrównania. Przeładunek wolno uskuteczniać tylko przy pomocy dźwigów, pomostów i innych odpowiednich i bezpiecznych urządzeń przeładunków.

Wszelkie przetaczanie ładunków przez krawężnik nadbrzeża i po torach jest wzbronione.

Podczas przeładunku materjału sypkiego i kawałkowego powinno być rozpięte między nadbrzeżem i statkiem płótno brezentowe lub zastosowany inny środek zapobiegający przesypywaniu się materjałów do wody.

Składanie towarów na nadbrzeżach i placach bez zezwolenia Urzędu Morskiego (Zarządu Nadbrzeży) jest wzbronione.

Składanie podczas przeładunku wszelkiego rodzaju towarów z oparciem o ściany magazynów rządowych jest wzbronione.

Statek, który uszkodził nadbrzeże, kable, urządzenia portowe lub znaki morskie, obowiązany jest szkodę naprawić lub przed wyjściem z portu złożyć w kasie Urzędu Morskiego żądane zabezpieczenie.

PRZEPISY PRZECIWPOŻAROWE

Rozniecanie ognia na pokładzie statku dozwolone jest wyłącznie w bezpiecznych paleniskach i musi być stale pod dozorem. Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku smoły, żywicy, asfaltu i oliwy jest wzbronione.

Przy wybuchu pożaru w obrębie portu lub jego bliskości, załogi statku powrócić winny niezwłocznie na swoje statki. Wszelkie zarządzenia Kapitanatu Portu co do udzielenia akcji ratunkowej muszą być niezwłocznie wykonywane.

Statek zagrożony pożarem, winien niebezpieczeństwo sygnalizować długiemi gwizdami, syreną względnie nieprzerwanem biciem w dzwon okrętowy i sygnał ten podawać aż do czasu odezwania się portowej lub miejskiej syreny, sygnalizującej pożar.

Do stałego oświetlenia magazynów i wszelkiego rodzaju składów należy używać energji elektrycznej.

Wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłoniętego światła, oraz używania zapałek i świec: a) w czasie przeładowywania materjałów wybuchowych i łatwopalnych, wszelkiego rodzaju surowców włóknistych, oraz karbidu, siana i słomy, b) w magazynach portowych i w obrębie wszelkiego rodzaju składów na placach i na nabrzeżach. Zakaz palenia tytoniu obowiązuje nadto w obrębie tych miejsc, gdzie są rozmieszczone tabliczki „ostrzeżenie".

Wzbronione jest palenie ogni sztucznych, puszczanie rakiet i strzelanie ładunkami, zawierającemi palne przybitki.

Wzbronione jest wzniecanie ogniska na lądzie bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu. Ponadto wzbronione jest używanie nafty, benzyny i innych łatwopalnych płynów do rozpalania ognia w paleniskach.

Wzbronione jest używanie pieców żelaznych w magazynach i składach z wyjątkiem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

Osoba, która pierwsza spostrzeże pożar w porcie, winna o tem powiadomić najbliższego spotkanego strażnika portowego lub posterunkowego policji państwowej.

POSTANOWIENIA RÓŻNE

Jeżeli kotwica, część ładunku lub inwentarz statku, albo też statek sam zatonie w porcie albo na redzie, kapitan, względ-

nie kierownik statku obowiązany jest niezwłocznie oznaczyć bojką miejsce zatonięcia przedmiotu i zgłosić wypadek w Kapitanacie Portu.

Kapitan statku względnie właściciel winien przystąpić bez zwłoki do wydobycia przedmiotu, inaczej do zatopionego przedmiotu mają zastosowanie przepisy ustawy o rozbitkach z dnia 17 maja 1874 r.

Każdy statek, przebywający w obrębie portu, oznaczony być musi widoczną i wyraźną nazwą lub literą albo też numeracją.

Poruszenie się statku handlowego na obszarze, objętym rozporządzeniem niniejszem jest dozwolone, jeżeli jego kierownik i mechanik posiadają urzędowy dowód uprawniania do kierowania statku i jego maszyny.

Wszystkie pływające urządzenia, jako to: dźwigi pływające, pontony, doki, elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe winny dla przebywania w porcie i wykonywania tam czynności zarobkowych uzyskać zezwolenie Urzędu Morskiego.

Wzbronione jest samowolne otwieranie rządowych hangarów, wind i wag oraz samowolne podejmowanie towarów z magazynów rządowych.

Wzbronione jest:

1. Wejście na statek przed jego zacumowaniem; zakaz ten nie odnosi się do armatora, maklera, ajenta i tychże pracowników oraz cumowników.

2. Przyjmowanie i wchodzenie osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku.

3. Wyławianie w porcie i na redzie węgla lub innych zatopionych przedmiotów oraz łowienie ryb.

4. Zbieranie przez osoby nieuprawnione pozostałości na nabrzeżu po przeładunku.

5. Sprzedaż przez załogę statku resztek towarów oraz uprawianie przemysłu okrężnego.

6. Ustawianie kiosków oraz umieszczenie wszelkiego rodzaju szyldów i reklam bez zezwolenia Urzędu Morskiego. Naklejanie afiszów i plakatów dozwolone jest wyłącznie na tablicach, słupach i kioskach na ten cel wyznaczonych.

7. Robienie zdjęć fotograficznych, szkiców i rysunków

urządzeń i innych objektów portowych bez zezwolenia Kapitanatu Portu.

8. Kąpanie w obrębie portu.

9. Nadużycie pożarowych aparatów automatycznych.

ODPRAWA CELNA

Urząd Celny w Gdyni jest instancją pierwszą lecz o znacznie szerszych kompetencjach, sięgających w niektórych wypadkach władz drugiej instancji, t. j. Dyrekcji Ceł.

Urząd Celny w Gdyni posiada 2 jednostki wykonawcze w postaci dozorów portowych, do których należy wstępna odprawa celna towarów i pasażerów oraz nadzór ogólny.

I. dozór U. C. obejmuje cały basen Marszałka Piłsudskiego wraz z nabrzeżem Francuskiem, do II-go dozoru należy Basen Węglowy.

Zawijać do portu statki mogą o każdej porze, natomiast przycumowania statku do brzegu dozwolone jest w zasadzie od wschodu do zachodu słońca po uprzedniem zgłoszeniu w Urzędzie Celnym. W Gdyni służba jest tak zorganizowana, że statki mogą przybijać do brzegu w ciągu całej doby.

Po zawiadomieniu przez Kapitanat Portu o przycumowaniu statku, urzędnik celny w towarzystwie maklera udaje się na statek i odbiera dokumenty wstępne: a) manifest i konsamenty, b) wykaz luk i skrytek, c) spis prowizji okrętowej, d) bagażów oraz f) wykaz wyrobów monopolowych do użytku załogi.

Następnie plombuje luki z towarami, przeprowadza rewizję statku, a nadmierne ilości artykułów monopolowych zamyka i plombuje z wyjątkiem ilości, przepisanej dla użytku, względnie ustanawia się dozór.

Odebrane dokumenty urzędnik celny oddaje do urzędu i tem się kończy wstępna odprawa celna statku.

Odprawa celna odbywa się w obecności kapitana statku względnie jego pełnomocnika.

Przed ukończeniem rewizji załodze nie wolno opuszczać statku bez specjalnego zezwolenia Urzędu Celnego.

Konosamenty, podpisane przez kapitana statku, winny zawierać: nazwę, przynależność państwową i tonaż statku, nazwisko kapitana i nadawcę towarów, porty załadowania i przezna-

czenia towaru, nazwę, wagę, rodzaj opakowania, cechy oraz adresy odbiorców towaru.

Prowiant i inwentarz okrętowy są wolne od cła, o ile pozostają na statku. Apteka okrętowa nie podlega ocleniu. Przenoszenie przedmiotów ze statku na statek może odbywać się tylko za zewoleniem Urzędu Celnego.

Zasadniczo wyładowanie towarów odbywa się w dzień. Na wniosek kapitana okrętu, względnie spedytora, Urząd Celny zezwala na wyładowanie w porze nocnej.

Towary, przeznaczone do wywozu, powinny być zgłoszone przed ich załadowaniem do odprawy wywozowej i odprawione na ogólnych zasadach.

Zgłoszenie załadowania statku składa kapitan lub jego pomocnik. Zgłoszenie zawiera: dzień i godzinę rozpoczęcia ładowania, nazwę i tonaż statku oraz kraj przeznaczenia towaru. Przy odprawie wywozowej w ruchu morskim wchodzą w rachubę: towary, pochodzące z wolnego obrotu celnego, podlegające cłu wywozowemu, niepodlegające cłu i towary, których wywóz zagranicę winien być stwierdzony, dla uzyskania zwrotu cła, zabezpieczenia celnego, podatku spożywczego oraz ulg w podatku obrotowym.

Towary, przeznaczone na eksport, winny być ładowane na statek pod dozorem celnym.

W razie przerwy w ładowaniu, statek podlega nadzorowi urzędowemu, względnie zabezpieczeniu celnemu przez zamknięcie i oplombowanie luk i włazów.

Po ukończeniu załadowania kapitan składa U. C. pisemne zgłoszenie odejścia statku. Na podstawie tego zgłoszenia U. C. przeprowadza ostateczną rewizję i po stwierdzeniu całości nałożonych zamknięć na luki, daje kapitanowi pisemne zezwolenie, że niema przeszkód odejścia statku.

Ładunki tranzytowe podlegają przy ładowaniu i wywozie morzem zagranicę, postępowaniu celnemu według zasad, przyjętych w przywozie.

Yachty krajowe, zawijające do portu w Gdyni, korzystają z ułatwień przy odprawie celnej pod warunkiem złożenia zobowiązania przestrzegania przepisów celnych i o obrocie towarowym i pozostają jedynie pod ogólnym nadzorem władzy celnej.

Zamiast dokumentów wejścia i wyjścia wprowadzone są znaczne uproszczenia, polegające na krótkiej deklaracji z wykazaniem klubu, nazwy i pojemności statku, portu, z którego przybył i do którego się udaje oraz towarów, znajdujących się na statku i podległych ocleniu.

Statki, które mają postój w Gdyni, mogą się zaprowiantować towarami zagranicznemi ze składów tranzytowych.

Za niestosowanie się do przepisów celnych, sporządza U. C. protokół z maklerem, agentem towarzystwa okrętowego lub kapitanem statku i postępuje w myśl obowiązujących przepisów celnych.

OPŁATY PORTOWE

Opłaty za klarowanie

(zgłoszenie statku)

Stawki klarowania za wejście i wyjście dla statków przychodzących i wychodzących z Gdyni zaliczają maklerzy okrętowi w Gdyni za czynności maklerskie statkom parowym, motorowym i lichtugom morskim.

Taryfa maklerska obowiązuje od 1 kwietnia 1934 roku.

Opłaty za cumowanie

(przymocowanie statku)

1. Przycumowanie.
2. Odcumowanie.
3. Holowanie — za przeholowanie pobiera się stawki, będące sumą stawek za przycumowanie i odcumowanie, minus 20%.

Na podstawie art. 1 ust. 2 i art. 2 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych (Dz. U. Nr. 32 poz. 286). Minister przemysłu i Handlu, w rozporządzeniu z dnia 8 maja 1934 r. (Monitor Polski Nr. 113 z 18 maja 1934 r.) o opłatach portowych, pobieranych w państwowych morskich portach handlowych, oraz o ustaleniu taryfy niektórych z tych opłat, zarządził, że w państwowych morskich portach handlowych pobiera

Opłaty za wejście i wyjście statku

(tonażowe)

— od statków przychodzących lub wychodzących z portu za każdy m^3 pojemności netto. Taryfa ustalona w/w rozporządzeniem.

Opłaty za postój statku
(postojowe)

— od statków, przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc. Taryfa ustalona w/w rozporządzeniem.

Opłaty przystaniowe

— od statków za korzystanie z przystani. Taryfa ustalona w/w rozporządzeniem.

Opłaty za wylądowanie lub przyjęcie pasażera
(pasażerskie)

— od pasażerów w żegludze przybrzeżnej między punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego. Taryfa ustalona w/w rozporządzeniem.

Opłaty od ładunku

— od towaru naładowanego lub wyładowanego w zależności od zaszeregowania go do jednej z grup, wymienionych w taryfie, ustalonej w/w rozporządzeniem.

Opłaty za służbę pilotową
(pilotowe)

— od statków ponad 100 ton pojemności netto. Taryfa ustalona w/w rozporządzeniem.

Opłaty ryczałtowe

1. Roczne.
2. Jednorazowe — za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe. Taryfa ustalona w/w rozporządzeniem.

Zwolnienia

W wyszczególnionych rozporządzeniem wypadkach udziela się zwolnień od ustalonych taryfami opłat.

Opłaty za składowanie

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 1 marca 1929 roku, wydane w porozumieniu z Ministrem Skarbu w sprawie *ustalania wysokości i pobierania opłat za złożenie przesyłek i ładunków w państwowych hangarach portowych w Gdyni* (Dz. U,

Nr. 15 poz. 128) — zmienione rozporządzeniem z dnia 2 kwietnia 1930 r. (Dz. U. Nr. 37 poz. 330).

Regulamin korzystania z państwowych hangarów portowych — (Monitor Polski Nr. 85 poz. 192 z dnia 12.IV 1929 r.).

Do złożenia w państwowych hangarach portowych w Gdyni dopuszczone są wszelkie przesyłki i ładunki wchodzące lub wychodzące z portu, nadające się w/g swej właściwości do pomieszczenia w danym hangarze.

Za złożone przesyłki i ładunki pobiera się opłaty od zajętego $metra^2$ — dziennie.

Zaszeregowanie poszczególnych przesyłek i ładunków do grupy: a) — drobnica i towary wysokowartościowe, oraz do grupy c) — towary masowe — uskutecznia Urząd Morski.

Urząd Morski może w wyjątkowych wypadkach odraczać opłaty oraz przyznawać ulgi i zniżki taryfowe.

W poszczególnych wypadkach Dyrektor Urzędu Morskiego jest upoważniony do zwalniania towarów tranzytowych do 30 dni od opłat za składowanie w magazynach Urzędu Morskiego.

Opłaty za ładowanie towarów na statkach
(sztauerka i trymerka)

Taryfa sztauerska „current rate" ustalona dla portu Gdyni przez zainteresowane związki w dniu 1.X 31 roku, została zmieniona z dniem 1 lipca 1934 r. i od tego terminu obowiązuje.

Opłaty za roboty fizyczne w magazynach Urzędu Morskiego

1. Taryfa I — klasyfikacja towarów.
2. Taryfa II — opłata za roboty fizyczne przy bawełnie.
3. Cennik opłat za specjalne świadczenia, od których nie udziela się rabatów na rzecz ekspedytorów, ani też na rzecz Urzędu Morskiego.

Koszty opłat dźwigowych wliczone są po połowie w taryfę opłat robót fizycznych i w taryfę sztauerską.

Od taryfy opłat robót fizycznych firmy ekspedycyjne otrzymują 25% rabatu, a 70% zysków firmy „Usco", wykonywującej roboty fizyczne w magazynach Urzędu Morskiego, idzie do podziału między firmy ekspedycyjne.

Opłaty za całość robót przeładunkowych oraz za czynności ściśle ekspedycyjne

Taryfy ekspedycyjne Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych w Gdyni obowiązują od dnia 1 marca 1933 r.

I Taryfa importowa } w odniesieniu:
II Taryfa eksportowa }

do towarów przeładowywanych,

do towarów magazynowanych w składach prywatnych i publicznych oprócz państwowych,

do towarów ważonych i t. d.

w ilości ponad 100 ton.

Taryfy powyższe mają w najbliższym czasie ulec zmianie.

Zniżki taryfowe

W wypadkach gospodarczo uzasadnionych, Dyrektor Urzędu Morskiego może stosować zniżki taryfowe w granicach do 25% taryf, ustalonych powyższem rozporządzeniem.

Opłaty za użycie dźwigów

(Opłaty i regulamin eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie w Gdyni, ustalone zarządzeniem z dnia 7 grudnia 1933 r. w Monitorze Polskim Nr. 288 poz. 313).

Jako podstawa do obliczenia czasu pracy urządzenia przeładunkowego służy Urzędowi Morskiemu zgłoszenie firmy, posiadające adnotacje z pieczęciami zegarowemi oraz na odwrocie — raport dźwigowego.

Używanie dźwigów państwowych do innych celów niż wykonywanie przeładunku oraz podnoszenie ciężarów, przekraczających ustaloną dla każdego z dźwigów maksymalną normę, jest wzbronione.

Port	Połączenie co	Czas podróży (w dniach)	Makler w Gdyni
Aalesund . . .	2 tyg.	3	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Arhus	2 „	2	F. G. Reinhold
Accra	1 mies.	20	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Adelaide . . .	1 „	44	„ „ „ „
Alleppey . . .	1 „	36	„ „ „ „
Algoa Bay . . .	1 „	35	„ „ „ „
Alexandria . .	10 dni	20	Polska - Lewant. Agencja Okręt.
Alexandrette . .	10 „	22	„ „ „ „
Alger	10 „	12	„ „ „ „
Alger	10 „	12	Polska Agencja Morska
Alger	2 tyg.	13	F. G. Reinhold
Alicante . . .	2 „	12	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Amsterdam . .	1 tydz.	3	F. G. Reinhold
Anvers	10 dni	3	Ferd. Prowe
Anvers	1 tydz.	3	Żegluga Polska
Bahia	1 mies.	26	Polska Agencja Morska
Barcelona . . .	2 tyg.	13	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Beira	1 mies.	38	„ „ „ „
Bergen	2 tyg.	4	„ „ „ „
Beirut	10 dni	20	Polska - Lewant. Agencja Okręt.
Bilbao	1 mies.	8	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Bombay . . .	1 „	34	„ „ „ „
Bone	10 dni	13	Polska Agencja Morska
Bordeaux . . .	14 dni	7	F. G. Reinhold
Bremen	1 tydz.	2	Ferd. Prowe
Brisbane . . .	1 mies.	50	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Buenos Aires . .	1 „	30	„ „ „ „
Buenos Aires . .	1 „	30	Polska Agencja Morska
Burgas	10 dni	22	Polska - Lewant. Agencja Okręt.
Burutu	1 mies.	22	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Cadiz	1 „	8	„ „ „ „

Port	Połączenie co	Czas podróży (w dniach)	Makler w Gdyni
Calcutta . . .	1 mies.	39	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Candia	2 tyg.	16	" " " "
Cape Town . .	1 mies.	35	" " " "
Cartagena . . .	2 tyg.	16	" " " "
Casablanca . .	1 mies.	13	" " " "
Casablanca . .	2 tyg.	13	F. G. Reinhold
Catania	10 dni	16	Polska Agencja Morska
Catania	2 tyg.	16	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Catania	2 "	16	F. G. Reinhold
Constanta . . .	10 dni	23	Polska-Lewant. Agencja Okręt.
Cotonou . . .	1 mies.	23	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Dairen	1 "	57	Polska Agencja Morska
Drammen . . .	2 tyg.	2	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Dunkerque . .	2 "	6	F. G. Reinhold
Durban	1 mies.	34	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
East London . .	1 "	36	" " " "
Freemantle . .	1 "	50	" " " "
Galveston . . .	10 dni	23	" " " "
Genova	2 tyg.	15	" " " "
Genova	2 "	15	F. G. Reinhold
Genova	2 "	17	Rummel &-Burton
Gibraltar . . .	1 mies.	10	Bergenske Baltic Transp. Ttd.
Göteborg . . .	2 tyg.	2	" " " "
Göteborg . . .	1 mies.	2	Behnke & Sieg
Grand Popo . .	1 "	22	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Grangemouth . .	1 tydz.	4	F. G. Reinhold
Haifa	10 dni	22	Polska - Lewant. Agencja Okręt.
Halifax	3 – 4 tyg.	11	Gdynia-Ameryka Linje Żeglug. S.A.
Hamburg . . .	1 tydz.	2	Żegluga Polska
Hamburg . . .	10 dni	2	Rummel & Burton
Haugesund . .	2 tyg.	4	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Helsinki . . .	1 tydz.	3	Żegluga Polska

Port	Połączenie co	Czas podróży (w dniach)	Makler w Gdyni
Helsinki . . .	2 tyg.	3	F. G. Reinhold
Hong-Kong . .	1 mies.	44	Polska Agencja Morska
Houston . . .	10 dni	26	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Hull	1 tydz.	3	Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt
Istanbul . . .	10 dni	21	Polska-Lewant. Agencja Okręt.
Izmir	10 "	18	" " " "
Jaffa	10 "	22	" " " "
Kalmar	10 "	1	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Kambo	2 tyg.	2	" " " "
Karachi	1 mies.	32	" " " "
Karlskrona . .	10 dni	1	" " " "
Karlskrona . .	1 mies.	1	Behnke & Sieg
Kobe	1 "	62	Polska Agencja Morska
Köbenhavn . .	1 tydz.	1	F. G. Reinhold
Köbenhavn . .	1 "	1	" "
Köbenhavn . .	3—4 tyg.	1	Gdynia-Ameryka Linje Żeglug. S.A.
Kotka	2 tyg.	3	Żegluga Polska
Kristiansund . .	2 "	3	Bergenske Baltic Transp. Ltd.
Lagos	1 mies.	20	" " " "
La Pallice . . .	2 tyg.	7	F. G. Reinhold
La Rochelle . .	2 "	7	" "
Las Palmas . .	10 dni	10	Polska Agencja Morska
Le Havre . . .	2 tyg.	6	F. G. Reinhold
Leith	1 tydz.	4	" "
Leningrad . . .	2 tyg.	3	Żegluga Polska
Liepaja	1 mies.	2	Behnke & Sieg
Lisbona	1 "	9	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Lisbona	2 tyg.	9	F. G. Reinhold
Livorno	2 tyg.	16	F. G. Reinhold
Livorno	2 "	16	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Lome	1 mies.	20	" " " "
London	1 tydz.	3	Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe i Polska Zjedn. Korp. Bałtycka

Port	Połączenie co	Czas podróży (w dniach)	Makler w Gdyni
Lourenco Marquez	1 mies.	42	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Lübeck . . .	2 tyg.	2	F. G. Reinhold
Madras . . .	1 mies.	37	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Malaga . . .	2 tyg.	11	" " " "
Malmö . . .	2 "	1	" " " "
Malta . . .	10 dni	15	Polska-Lewand. Agencja Okręt.
Mantyluoto . .	2 tyg.	4	F. G. Reinhold
Marseille . . .	2 "	14	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Marseille . . .	2 "	14	F. G. Reinhold
Melbourne . . .	1 mies.	48	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Melila . . .	1 "	12	" " " "
Messina . . .	10 dni	12	Polska Agencja Morska
Messina . . .	2 tyg.	12	F. G. Reinhold
Messina . . .	2 "	12	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Montevideo . .	1 mies.	30	" " " "
Moss	2 tyg.	2	" " " "
Napoli . . .	2 "	15	" " " "
Napoli . . .	2 "	15	F. G. Reinhold
New-Castle . .	1 mies.	60	Bergenske Baltic Transp. Ltd
New-Orleans . .	10 dni	24	" " " "
New-York . . .	2 tyg.	12	American Scantic Line
New-York . . .	3—4 tyg.	12	Gdynia-Ameryka Linje Żeglug. S A.
Norköping . . .	10 dni	2	Żegluga Polska S. A.
Oporto . . .	1 mies.	8	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Oran	2 tyg.	11	F. G. Reinhold
Oran	10 dni	11	Polska Agencja Morska
Oskarshamn . .	1 mies.	2	Behnke & Sieg.
Oslo	2 tyg.	2	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Palermo . . .	2 "	10	Rummel & Burton
Palermo . . .	10 dni	17	Polska Agencja Morska
Palermo . . .	2 tyg.	17	F. G. Reinhold
Palermo . . .	2 "	17	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Passajes . . .	1 mies.	8	" " " "

Port	Połączenie co	Czas podróży (w dniach)	Makler w Gdyni
Penang . . .	1 mies.	36	Polska Agencja Morska
Philadelphia . .	2 tyg.	13	American Scantic Line
Pireus	10 dni	15	Polska-Lewant. Tow. Okręt.
Port Hartcourt .	1 mies.	20	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Port-Swettenham	1 ,,	37	Polska Agencja Morska
Rangoon . . .	1 ,,	42	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Raume	2 tyg.	4	F. G. Reinhold
Riga	2 ,,	3	,, ,,
Riga	1 ,,	3	Ferd. Prowe
Rio de Janeiro .	1 mies.	24	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Rio de Janeiro .	1 ,,	24	Polska Agencja Morska
Rotterdam . . .	3—4 dni	4	Ferd. Prowe
Santander . . .	1 mies.	8	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Santos	1 ,,	26	,, ,, ,, ,,
Santos	1 ,,	26	Polska Agencja Morska
Savannach . . .	10 dni	23	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Sevilla	1 mies.	8	,, ,, ,, ,,
Shanghai . . .	1 ,,	49	Polska Agencja Morska
Singapore . . .	1 ,,	38	,, ,, ,,
Stavanger . . .	2 tyg.	4	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Stockholm . . .	1 tydz.	2	,, ,, ,, ,,
Stockholm[1]) . .	10 dni	5	Żegluga Polska S. A.
Sydney	1 mies.	55	,, ,, ,, ,,
Siracusa . . .	2 tyg.	11	,, ,, ,, ,,
Siracusa . . .	2 ,,	11	F. G. Reinhold
Tallin	1 tydz.	3	Żegluga Polska
Tallin	2 tyg.	3	F. G. Reinhold
Tampa	1 mies.	25	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Tampico . . .	1 ,,	23	,, ,, ,, ,,
Tanger	1 ,,	10	,, ,, ,, ,,
Tanger	2 tyg.	10	F. G. Reinhold
Tarragona . . .	2 ,,	13	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Teneriffa . . .	10 dni	10	Polska Agencja Morska

Port	Połączenie co	Czas podróży (w dniach)	Makler w Gdyni
Thessaloniki . .	10 dni	18	Polska-Lewant. Agencja Okręt.
Tripolis i/S . .	10 „	20	„ „ „ „
Tientsin . . .	1 mies.	55	Polska Agencja Morska
Trondhjem . .	2 tyg.	5	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Tunis	10 dni	14	Polska Agencja Morska
Tunis	2 tyg.	14	F. G. Reinhold
Uddevalla . . .	2 „	2	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Uleaborg . . .	2 „	3	F. G. Reinhold
Valencia . . .	2 „	12	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Varna	10 dni	22	Polska-Lewant. Agencja Okręt.
Vasa	2 tyg.	3	F. G. Reinhold
Victoria . . .	1 mies.	47	Bergenske Baltic Transp. Ltd
Viipuri	2 tyg.	3	Żegluga Polska S. A.
Yokohama . . .	1 mies.	63	Polska Agencja Morska

Prócz tego możliwe jest nadawanie za bezpośredniemi konosamentami ładunków do większości portów europejskich i ważniejszych portów pozaeuropejskich.

Władze i urzędy w porcie:

Urząd Morski, ul. Centralna, tel. 1421.
Kapitanat Portu, Nadbrzeże Pilotowe, tel. 1019.
Urząd Celny, ul. Centralna, tel. 1748.
Inspektorat Straży Granicznej, ul. Morska, tel. 1200.
Dowództwo Floty Wojennej, Oksywie, tel. 1130.
Morski Urząd Rybacki, ul. Derdowskiego, tel. 1420.
Państwowy Instytut Meteorologiczny, Wydział Morski, ul. Waszyngtona, tel. 1800.
Delegatura P. I. Eksport, ul. Waszyngtona („Żegluga Polska“) tel. 1030.

Inne władze i urzędy

Komisarjat Rządu, ul. Świętojańska, centr. tel. 1404.
Sąd Okręgowy, ul. Kołłątaja, tel. 1014.
Sąd Grodzki, ul. Kołłątaja, tel. 1122.
Komisarjat P. P., ul. Starowiejska, tel. 1915.
Komenda Placu, Skwer Kościuszki, tel. 1912.
P. K. U., ul. Starowiejska, tel. 1713.
Urząd Skarbowy, ul. Starowiejska, tel. 1450.
Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów, ul. Starowiejska, tel. 1451.
P. U. P. P., ul. Morska, tel. 1815.
Państw. Zakł. Bad. Żywności, ul. Portowa, tel. 1518.
Polska Agencja Telegraficzna, ul. Świętojańska, tel. 1720.
Izba Przemysłowo-Handlowa, ul. Świętojańska, tel. 1928.
Inspektorat Pracy 60 Obwodu, ul. Żeromskiego, tel. 1665.

Konsulaty:

Szwecja (Kons. gen.) inż. N. Korzon, ul. Świętojańska, dom „Poskarob“.
Norwegja (kons.) L. Svendsen, ul. Portowa 1.
Wielka Brytanja (v.-kons.) C. H. Jeffrey, ul. Waszyngtona, dom Żeglugi Polskiej.
Danja i Islandja (v.-kons.) L. Byczkowski, ul. Świętojańska.
Belgja (v.-kons.) Fr. Giacomini, ul. Centralna.

Francja (ag. kons.) R. P. Le Goff, ul. 10 lutego, dom „Konsorcjum".

Hiszpanja (v.-kons.) Cz. Rakowski, ul. Świętojańska, dom „Polskarob".

Łotwa (v.-kons.) M. Lawrecki, „Skarbopol", Port.

Finlandja (kons.) Dr. S. Danski, ul. Waszyngtona, dom „Żeglugi Polskiej".

Holandja (v.-kons.) J. L. M. van Baren.

Portugalja (v.-kon.) J. Mark, Fabryka Mebli Giętych „Gościcino" S. A.

Rumunja (kons.) dr. B. Kasprowicz, ul. Świętojańska 44 w domu f-my „Pagel".

Rozmaite instytucje

Rada Interesantów Portu, ul. Świętojańska, d. „Polskarob" tel. 1209.

Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, ul. Świętojańska, tel. 2632.

Związek Armatorów Polskich, ul. Waszyngtona, d. „Żeglugi Polskiej", tel. 2598.

Polski Związek Maklerów Okrętowych, ul. Świętojańska, tel. 1209.

Związek Przemysłowców Portowych — Port, Łuszczarnia Ryżu, tel. 1409.

Ekspozytura zarz. Gł. LMK, ul. Świętojańska 61, tel. 10-05.

Armatorzy

„Żegluga Polska" S. A.

„Polskarob", Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A.

American Ecantic Line w Polsce, sp. z o. o.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka, S. A.

Polryż, sp. z o. o.

Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.

POŁĄCZENIA TELEFONICZNE GDYNI

Gdynia posiada bezpośrednie połączenia telefoniczne z następującemi miastami: Warszawa (14 linij), Poznań (1 linja),

Bydgoszcz (1 linja), Toruń (1 linja), Gdańsk (10 linij), Katowice (10 linji), Katowice (1 linja), Berlin (1 linja), Szczecin (1 linja), Sztokholm (1 linja).

Wszystkie inne połączenia telefoniczne z miastami w Polsce lub zagranicą uskutecznia się przez Warszawę, Berlin lub Sztokholm.

Taryfa telefoniczna za 3-minutową rozmowę

a) Z miastami w Polsce:

Białystok	zł. 4.20	Lwów	zł. 6.—
Bydgoszcz	„ 3.—	Łódź	„ 4.20
Gdańsk	„ 0.60	Poznań	„ 3.60
Katowice	„ 4.80	Toruń	„ 3.—
Kraków	„ 4.80	Warszawa	„ 3.60
Lublin	„ 4.80	Wilno	„ 4.80

b) Z miastami zagranicznemi:

Amsterdam	zł. 14.76	Kopenhaga	zł. 13.68
Antwerpja	„ 15.66	Królewiec	„ 5.40
Barcelona	„ 24.30	Londyn via Berlin	„ 31.68
Berlin	„ 6.48	Londyn via Warszawa	„ 29.88
Berno	„ 13.59	Leningrad	„ 18.36
Brema	„ 9.72	Malmö	„ 16.38
Bruksela	„ 15.66	Madryt	„ 29.70
Belgrad	„ 18.90	Moskwa	„ 18.36
Budapeszt	„ 14.07	Oslo	„ 22.14
Bukareszt	„ 19.44	Praga	„ 10.80
Genewa	„ 13.59	Paryż	„ 16.20
Genua	„ 21.60	Rzym	„ 24.30
Göteborg	„ 19.62	Ryga	„ 10.26
Hamburg	„ 9.72	Sofja	„ 22.50
Helsinki	„ 28.26	Sztokholm	„ 19.62
Hull	„ 34.38	Tallin	„ 13.86
Istambul	„ 26.28	Wiedeń	„ 11.34

CZAS TRWANIA PRZEWOZU OSÓB I BAGAŻU POCIĄGAMI POSPIESZNEMI

Połączenia krajowe

Z Gdyni przez	Do stacji	Km	Czas przewozu godz.
Laskowice—Mława	— Warszawa	410	7.32
„ — „ —Warszawa	— Białystok	596	10.53
„ — „ „	— Wilno	836	19.17
„ —War-zawa—Białystok	— Stołpce	881	15.34
„ — „ —Dęblin	— Lublin	594	12.52
„ — „ —Lublin	— Lwów	919	18.17
„ — „ —Lwów	— Śniatyń	1149	22.12
„ —Poznań Katowice	— Kraków	631	12.25
„ — Bydgoszcz—Toruń	— Kutno	340	5.52
„ —	— Bydgoszcz	181	3.09
„ —Gniezno	— Poznań	333	5.29
„ —Poznań	— Katowice	553	10.36
„ — „ —Katowice	— Zebrzydowice	632	14.38
„ — „	— Leszno	400	6.54
„ — „	— Zbąszyń	408	8.04

Połączenia zagraniczne

Warszawa—Lwów—Śniatyń—Buzau	— Bucuresti	40.52
„ „ „ „	— Constanta	41.30
Poznań—Katowice—Zebrzydowice—Leopoldov	— Budapest	27.49
„ „ „ Prerov—Breclav	— Bratislava	24.59
„ „ „ „ „	— Wien	24.41
„ „ „ „ —Wien	— Trieste	37.39
Rawicz—Breclav—Kysperk	— Praha	21.02
Strzebielino—Stettin	— Berlin	7.41
Berlin—Essen—Köln—Jeumont	— Paris	22.14

ODLEGŁOŚĆ I CZAS TRWANIA PRZEWOZU TOWARÓW, OSÓB I BAGAŻU

Połączenia krajowe z Gdyni

Czas trwania przewozu towarów pociągami dalekobieżnemi.

Z Gdyni przez	Do stacji	Km	Czas przewozu godz.
Laskowice—Działdowo	— Warszawa-Praga	408	25
„ —Bydgoszcz—Toruń Kutno	— Warszawa-Główna	464	29

Z Gdyni przez	Do stacji	Km	Czas przewozu godz.
Laskowice—Działdowo—Warszawa	— Białystok	591	40
„ — „ „	— Wilno	831	53
„ — „ „	— Turmont	980	72
„ —Warszawa—Siedlce	— Hajnówka	615	57
„ — „ „	— Stołpce	858	74
„ — „ „ Dęblin	— Lublin	590	36
„ — „ Lublin	— Lwów	854	56
„ — „ „ Lwów	— Podwołoczyska	1046	77
„ — „ Lublin Lwów	— Śniatyn-Załucze	1085	72
„ — „ Dęblin	— Radom	572	43
„ — Bydgoszcz—Toruń	— Kutno	341	23
„ —	— Bydgoszcz	181	8
„ —Bydgoszcz—Toruń Kutno — Koluszki Ząbkowice	— Kraków	702	35
„ —Bydgoszcz—Gniezno—Jarocin—Herby Nowe	— Katowice	602	23
„ —Bydgoszcz—Gniezno—Jarocin—Herby Nowe — Dziedzice	— Zebrzydowice	671	27
„ —Bydgoszcz—Inowrocław	— Poznań	315	26
„ — „ „ Poznań	— Leszny	383	34
„ —Bydgoszcz—Inowrocław—Poznań	— Zbąszyń	389	33

Połączenia zagraniczne

	do stacji	dni
Działdowo — Warszawa — Lwów — Śniatyń — Buzau	— Bucuresti	5

	do stacji	dni
Działdowo — Warszawa — Lwów — Śniatyń — Buzau —	Constanta	$5^{1}/_{2}$
Bydgoszcz — Inowrocław — Karsznice — Zebrzydowice —	Bratislava	$3^{1}/_{2}$
Bydgoszcz — Inowrocław — Karsznice — Otrokovice —	Zlin	$2^{3}/_{4}$
Bydgoszcz — Inowrocław — Karsznice —	Praha	3
Bydgoszcz — Karsznice — Zebrzydowice — Breclav —	Wien	$2^{1}/_{2}$
Bydgoszcz — Inowrocław — Zebrzydowice — Cieszyn — Zilina — Parkan —	Budapest	$3^{1}/_{2}$
Bydgoszcz — Inowrocław — Zebrzydowice — Prerow —	Brno	$2^{3}/_{4}$

Termin przewozu przesyłek w komunikacji międzynarodowej jest wykonany zupełnie ściśle, o ile przesyłki nadane są za bezpośredniemi międzynarodowemi listami przewozowemi i zaopatrzone we wszelkie potrzebne dokumenty celne, weterynaryjne, skarbowe, policyjne i inne i o ile odprawa celna i kolejowa może być dokonana w czasie normalnym.

PORT W GDAŃSKU

Zarząd i Naczelne Kierownictwo portu spoczywają w rękach Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, składającej się z równej ilości komisarzy Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, pod przewodnictwem neutralnego prezydenta, wybieranego przez Rząd Polski i Senat Wolnego M. Gdańska.

W Radzie Portu obowiązują trzy języki urzędowe, a mianowicie: polski, niemiecki i francuski.

Port w Gdańsku jest utworzony przez dolny bieg Wisły, czyli tak zwaną martwą Wisłę, o długości około 30 km. Właściwy port morski obejmuje martwą Wisłę od mostu kolejowego w Gdańsku do ujścia w Nowym Porcie, wraz z kanałami i basenami oraz Motławą. W porównaniu do innych portów, ma port gdański tę przewagę, że leży nad korytem martwem, pozbawionem prądu od czasu utworzenia nowego ujścia Wisły poprzez sztuczny przekop pod Schiewenhorst. Odcięte od głównego biegu koryto martwej Wisły zostało połączone z Wisłą żywą zapomocą śluzy dla statków. Przez śluzę tę odbywa się cały ruch wodny między portem gdańskim a obszarem ciążenia.

Zaraz po wjeździe do portu dostrzega się basen portowy, stanowiący z przyległemi wybrzeżami wolną strefę portu gdańskiego. Właściwem przeznaczeniem wolnej strefy jest przeładunek i składowanie artykułów importowych oraz tranzytowych. W roku 1929, dzięki uruchomieniu nowego basenu dla towarów masowych przy Wisłoujściu, zaczyna wolna strefa służyć przedewszystkiem swemu pierwotnemu przeznaczeniu, t. j. przeładunkowi drobnicy. Na lewo od wjazdu do portu, naprzeciwko basenu wolnej strefy, znajduje się basen Westerplatte. Basen ten został wybudowany kosztem Polski i Gdańska w r. 1925 dla potrzeb przeładunku polskich materjałów wojennych. Na mocy umowy z dnia 4 sierpnia 1928 r. między Polską a Wolnem Miastem Gdań-

skiem, oddał Rząd Polski basen ten Radzie Portu dla przeładunku towarów normalnych na czas, w którym nie odbywa się przeładowywanie materjału wojennego. Basen ten posiada 600 metrów nabrzeży i jest wyposażony w 6 dźwigów.

Dalszą część portu stanowi t. zw. kanał portowy. Wschodnie jego nadbrzeże służy dla tymczasowego postoju okrętów, czekających na dalsze zlecenia. Zgrupowany jest tutaj cały szereg urządzeń przeładunkowych firm prywatnych oraz kilku składów publicznych Rady Portu. Zaraz za śpichrzami zaczyna się Dworzec Wiślany, gdzie znajduje się szereg składów Rady Portu oraz rezerwoarów naftowych. W tej części portu są przeładowywane artykuły masowe: węgiel eksportowy, importowane rudy i t. d.

Powyżej Wisłoujścia znajdują się rozległe place, które przed wojną służyły za skład amunicji niemieckiej marynarki wojennej. W latach powojennych wzmógł się ogromnie eksport drzewa przez port gdański tak, że powstała konieczność nowych miejsc składowych. Zużytkowano dla tego celu wymienione wyżej place.

Niedaleko za dworcem Wiślanym tworzy martwa Wisła łuk. Wprost na południe rozpoczyna się sztuczny kanał, t. zw. „Kaiserhafen“, który łączy się z drugiej strony przy ujściu Motławy z martwą Wisłą. Na północnej stronie martwej Wisły znajduje się gmach Poczty polskiej, nieco dalej rozpościerają się składy i miejsca postojowe linij okrętowych. Część placów aż do ujścia Motławy zajęta jest przez fabrykę wagonów, stocznie Schichau i stocznię Gdańską. Na przeciwległym brzegu, należącym do wyspy Holm, znajdują się przedsiębiorstwa prywatne oraz spichlerze.

Część portu morskiego, od ujścia Motławy do mostu kolejowego, służy przeładowaniu i przeładunkowi drzewa. Do portu morskiego zaliczane są również dwie odnogi Motławy, czyli dawny port gdański. Ze względu na niedostateczną głębokość, jest ta część portu dostępna tylko dla średnich i mniejszych statków.

Długość wybrzeża portu gdańskiego wynosi 30,8 km., w tem nadbrzeży kolejowych 8,6 km.

Wjazd do portu jest bezpieczny i ułatwiony przez wybagrowane koryto o długości 1.770 m., szerokości 250 m. i głębokości 10,5 m.

Powierzchnia wodna portu morskiego wynosi 211 ha. Powierzchnia wodna portu rzecznego — 685 ha. Głębokość portu morskiego (droga jezdna) 9 — 10 m. Lądowe place składowe ok. 2 miljony m^2. Wodne place składowe dla drzewa ok. 2 i pół miljona m^2. Długość torów kolejowych wynosi w porcie 330,8 km.

Z bogatych mechanicznych urządzeń przeładunkowych, których ilość wynosi 88 sztuk, wymienić należy dźwigi elektryczne, których jest 68, urządzenia dla przeładunku węgla dwoma przechylniami, dźwigi mostowe dla przeładunku rud i fosfatów i dźwigi pływające o 2—100 ton — 8.

Na podkreślenie zasługuje duża ilość składów nadbrzeżnych. Powierzchnia ich bez śpichlerzy wynosi 237,761 m^2.

Składy Rady Portu, przeznaczone dla eksploatacji publicznej, obejmują 82.931 m^2., w tem nowoczesne hangary przeładunkowe w wolnej strefie, wyposażone w dźwigi wewnętrzne i wózki elektryczne przy nabrzeżu południowem — 19.970 m^2., przy nabrzeżu północnem — 8.250 m^2.

Śpichrze z automatycznemi urządzeniami dla przeładunku zboża i cukru mają pojemność 160.000 ton. Zbiorniki dla olejów mineralnych i melasy — pojemność 93.000 ton.

Ponadto posiada port gdański stacje bunkrowe dla statków parowych i motorowych. Najważniejsze części portu gdańskiego wykazuje poniżej załączona tabela.

Wszystkie składy i urządzenia portowe są administrowane przez Dyrekcję Handlową Rady Portu i służą do ogólnego użytku wszystkich interesantów portowych. Korzystanie z nich odbywa się na podstawie regulaminu eksploatacji składów i placów portowych, względnie regulaminów używania dźwigów Rady Portu i odnośnych taryf. Nowe wydanie powyższych regulaminów i taryf ukazało się z ważnością od dnia 20 czerwca 1934 r.

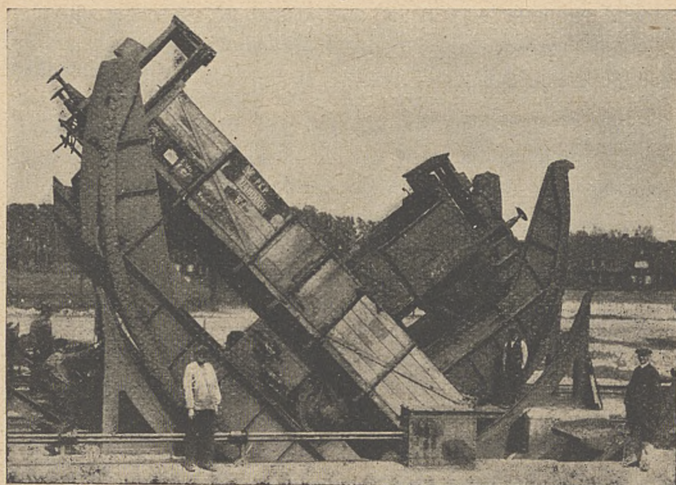
Stocznie gdańskie, przystosowane do budowy i naprawy dużych statków, są wyposażone w dźwigi pływające o nośności 50—100 ton i w stałe dźwigi do 250 ton. Ze stoczni należy wymienić: *„Stocznię Gdańską“*, *„Schichau-Werft“*, *„Klawitter“* i *„Wojan“*.

NAJWAŻNIEJSZE CZĘŚCI PORTU GDAŃSKIEGO

Nazwa	Długość nabrzeży betonowych m	Głębokość m	Urządzenia przeładunkowe	Uwagi	Stacja portowa
Wolna strefa	1455	8	21 dźwigów, w tem 2 pięciotonowe z chwytaczami	Nowoczesne składy dla drobnicy	Gdańsk—Neufahrwasser — Freibezirk
Westerplatte	620	9—10	4 dźwigi po 2½ t., 2 dźwigi po 5 t.	Składy dla towarów masowych	Gdańsk—Troyl Ładownia publiczna Westerplatte
Kanał Portowy	1981	6—9	7 dźwigów, w tem 1 mostowy dla drobnicy	Śpichlerze i składy	Gdańsk—Neufahrwasser — Zollinland
Wisłoujście (Basen dla towarów masowych)	1100	8—9	3 urządzenia przeładunkowe dla węgla, 2 dźwigi mostowe dla rud po 15 t., 1 dźwig mostowy dla fosfatów 10 t., 3 zasobniki wagowe, 2 dźwigi 5-tonowe z chwytaczami, 4 dźwigi 7-tonowe z chwytaczami, 2 dźwigi 10-tonowe z chwytaczami	Roczna zdolność przeładunkowa dla węgla około 2½ miljona t., dla rud i fosfatów około 1 miljona t.	Gdańsk—Troyl

Dworzec Wiślany	700	6—9	—	Składy dla drobnicy	Gdańsk—Neufahrwasser—Weichselbahnhof
Nowe nabrzeże przy Dworcu Wiślanym	400	9	6 dźwigów 7-tonowych z chwytaczami	Przeładnnek węgla	
Holm	1966	7	2 dźwigi po 2½ t., *) 2 dźwigi po 2 wzgl. 6 t. *) 1 dźwig pływający 25-ton., 3 dźwigi 1½-ton	Przeładunek drzewa i zboża. Składy dla towarów masowych	Gdańsk—Holm
Kaiserhafen	440	7,5—9	9 dźwigów 5-tonowych z chwytaczami, 4 dźwigi po 2½ t.	Przeładunek węgla. Składy dla drobnicy	Gdańsk—Kaiserhafen

*) Dźwigi te są w razie potrzeby przenoszone do innych części portu.



Wywrotnica wagonowa w Gdańsku

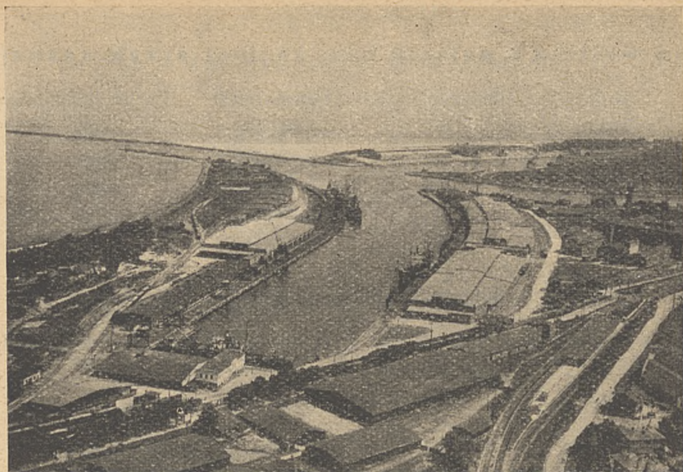
RUCH PORTOWY W GDAŃSKU

Rozbiory Polski i podział naturalnego zaplecza Gdańska przez granice celne i polityczne utrudniały rozwój handlu zamorskiego poprzez Gdańsk. To też port gdański odgrywał w czasie zaboru nieznaczną rolę w handlu morskim na Bałtyku. Dopiero po wojnie, po wskrzeszeniu Polski, port gdański postawiony został znowu przed nowemi zadaniami i zaczął pracować w warunkach całkiem odmiennych, aniżeli w czasie 19 stulecia. Przez zjednoczenie ziem polskich i połączenie Wolnego Miasta Gdańska pod względem celnym z Polską uzyskał port cały obszar ciążenia Polski i stał się obok Gdyni głównym punktem, w którym koncentruje się handel zamorski naszego kraju. Dla zilustrowania rozwoju ruchu okrętowego w Gdańsku po wojnie, podajemy tabelę ruchu statków z ostatnich lat. Cyfry te przemawiają same za siebie.

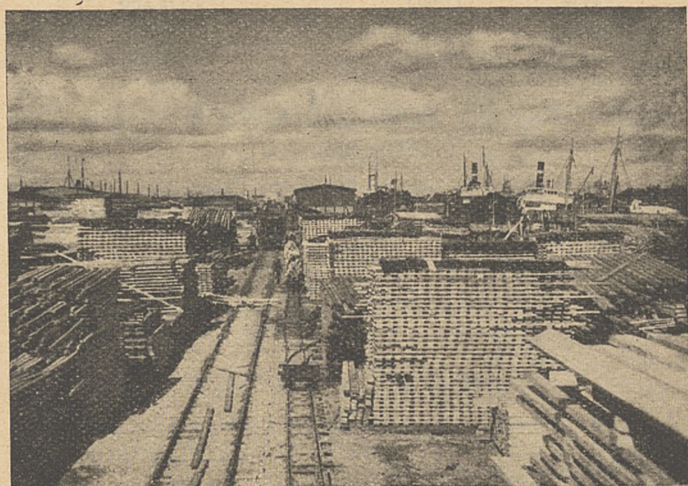
Z załączonych tabel widać dokładnie, że z roku na rok wzmagał się przeciętny tonaż zawijających do Gdańska okrętów.

Wzrost ruchu w porcie gdańskim występuje jeszcze jaskrawiej, jeżeli się porówna przedwojenne i obecne cyfry ruchu okrętowego w Gdańsku z rozwojem ruchu okrętowego innych portów. Cały wogóle handel zagraniczny Polski charakteryzuje ogromna przewaga eksportu nad importem pod względem wagi. Wypływa to z natury polskiego gospodarstwa narodowego. Ponieważ Gdańsk jest portem, obsługującym w pierwszym rzędzie polski handel zamorski, struktura handlu zagranicznego Polski musiała być decydująca dla charakteru gdańskiego ruchu portowego.

Głównem zadaniem portu gdańskiego jest obsługiwanie w pierwszym rzędzie handlu zamorskiego Polski. Zmienne tendencje, przy jednoczesnym olbrzymim wzroście ruchu portowego, stawiają portowi szereg wymagań, którym Gdańsk, w miarę postępu rozbudowy urządzeń portowych, jest zdolny zadośćuczynić. Port gdański odgrywa coraz większą rolę w życiu ekonomicznem Polski, a udział procentowy jego obrotów w naszym handlu zagranicznym wzrasta z każdym rokiem.



Ogólny widok portu w Gdańsku



Składy drzewa w porcie gdańskim

RUCH OKRĘTOWY

na wejściu i wyjściu bez żeglugi przybrzeżnej

Rok	Ilość okrętów	Tonaż NRT	Tonaż przeciętny
1913	5.765	1.861.691	324
1931	11.931	8.126.066	681
1932	9.291	5.523.350	594
1933	8.544	5.496.720	644
1934	9.759	6.340.369	650

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W PORCIE GDAŃSKIM

w komunikacji Wisłą i drogami wodnemi na wschód od Wisły

(przez śluzę Einlage)

Rok	Ilość statków	Nośność statków w tonnach po 1.000 kg.
1913	11.387	1.310.923
1931	11.567	1.399.881
1932	11.683	1.173.206
1933	13.324	1.419.370
1934	14.042	1.685.421

OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

(przez śluzę w Einlage)

	1934	1933	1932
W dół Wisły	381.263	308.844	202.239
W górę „	155.351	167.722	135.523
Ogółem	536.594	476.566	337.762

MORSKI RUCH PASAŻERSKI

(łącznie z ruchem przybrzeżnym)

Przyjechało i wyjechało osób:

1930	1931	1932	1933	1934
75.745	51.115	56.928	37.837	63.028

ZESTAWIENIE ZAMORSKICH OBROTÓW TOWAROWYCH

w latach 1913, 1924 – 1934

(w/g danych Rady Portu)

1913	1.233.630	878.471	2.112.101
1924	738.072	1.636.485	2.374.557
1925	690.778	2.031.969	2.722.747
1926	640.696	5.659.605	6.300.301
1927	1.517.194	6.380.420	7.897.614
1928	1.730.642	6.755.159	8.485.801
1929	1.792.953	6.766.700	8.559.653
1930	1.090.631	7.122.462	8.213.093
1931	754.300	7.576.205	8.330.505
1932	428.103	5.047.949	5.476.052
1933	493.167	4.659.727	5.152.894
1934	655.983	5.713.181	6.369.164

Wywóz i przywóz ważniejszych artykułów przez port gdański w kilku ostatnich latach przedstawia się następująco (w tonach):

Wywóz

	1934	1933	1932
Węgiel	3.505.725	3.141.417	3.215.250
Drzewo	1.008.676	800.764	559.890
Zboże	746.737	397.031	286.487
Koks	80.700	29.548	39.261
Metale i wyroby metalowe	35.067	16.748	17.694
Nafta	32.688	26.984	43.186

Przywóz

Rudy i Piryty	236.527	113.575	97.146
Węgiel	80.522	105.436	90.307
Fosferyty	59.055	26.375	4.823
Śledzie	45.426	36.118	49.950
Metale i wyroby metalowe	33.599	17.370	15.786
Koks	22.126	23.116	12.550
Owoce	4.005	1.652	3.023
Złom	3.522	13.497	7.747



Gdańsk – Krantor

OPŁATY PORTOWE W GDAŃSKU

Opłaty, pobierane w portach od statków i od towarów pod względem rozmaitych czynników konjunkturalnych i konkurencyjnych, ulegają częstym zmianom.

Przykładowo przytacza się poniżej częściową taryfę opłat portowych, ustanowioną przez Radę Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, z uwzględnieniem zmian, wprowadzonych z ważnością od 1 listopada 1933 r.:

Opłata od statków: przy wejściu i wyjściu drogą morską za każdy m³ pojemności netto: od statków próżnych, z balastem, pasażerskich i ładujących, względnie wyładowujących w Gdańsku nie więcej, niż 25% pojemności netto — 0,04 gul.

Od statków ładujących lub wyładowujących ponad 25% pojemności — 0,075 gul.

Zniżki dla statków regularnych linij okrętowych wynoszą 40–70%, dla statków zawijających częściej do portu gdańskiego — 10—20%.

Statki wycieczkowe uiszczają tytułem wszystkich opłat 60 guld. na dobę.

Opłata od towarów, wyładowanych lub załadowanych w porcie, od tony:

Grupa A I: węgiel, koks i brykiety węglowe w eksporcie 0,12 guld.

Grupa A II: celuloza, dziegieć, fosfaty, kainit, kamienie, piryty, przepałki, rudy, sole potasowe, ziemie, żużle i t. d. — 0,15 guld.

Grupa B I: stare żelastwo 0,20 guld.

Grupa B II: asfalt, benzyna, blacha żelazna lub cynkowa, cement, cynk, kamienie budulcowe, gips, kości, kreda, kukurydza, różne makuchy, marmur nieszlifowany, melasa, nafta, olej skalny, surowy i gazowy. Oleje smarowe, ołów surowy, otręby, przetwory ziemniaczane. Rury żelazne i stalowe. Saletra, siano, słoma, sól kamienna, spirytus, superfosfat, torf, trawa morska, zboże, ziemniaki, żelazo surowe i walcowane, żywica i t. d. — 0,29 guld.

Grupa C: cukier, makulatura, wszelka mąka, papier gazetowy, ryż, siarka surowa, tektura, węgiel w imporcie, wiklina i t. d. — 0,43 guld.

Grupa D: drzewo nieobrobione i nawpół obrobione za każdy m^3, miękkie — 0,14 guld., twarde — 0,29 guld.

Grupa E: wszelkie towary specjalnie niewymienione — 0,58 guld.

Śledzie solone: od beczki 0,09 guld.

Opłata od pasażerów została zniesiona.

Opłata za pilotaż dla statków do 1.000 m^3 pojemności netto — 9 guld.

Od 1.100 do 2.000 m^3 — 18 guld.

Za każde dalsze rozpoczęte 500 m^3 — 4,5 guld., maksymalnie jednak za wejście i wyjście razem 1,75 guld.

Statki regularnych linij okrętowych mają 50% zniżki.

Opłaty za pilotaż w obrębie portu: za pierwsze przeprowadzenie statku 80% opłat pilotowych przy wejściu, względnie wyjściu statku. Dalsze przeprowadzenia są wolne od opłat.

Opłat za łamanie lodu nie pobiera się.

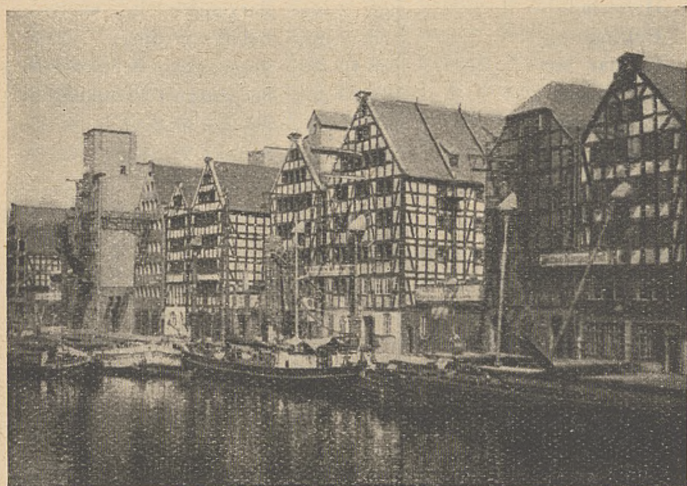
Nazwa portu	Statki odchodzą	Przedstawiciel w Gdańsku
I. Porty Europejskie:		
Anglja:		
Garston	co 4 tyg.	F. G. Reinhold
Gibraltar	co 3 tyg.	Bergenske
Grangemouth	co 10 dni	F. G. Reinhold
Hull	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Leith	co 10 dni	F. G. Reinhold
Liverpool	co 10 dni	F. G. Reinhold
Londyn	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Londyn	co 7 dni	United Baltic Corporation
Manchester	co 10 dni	F. G. Reinhold
Preston	co 4 tyg.	F. G. Reinhold
Svansea	co 10 dni	F. G. Reinhold
Belgja:		
Antwerpja	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Antwerpja	co 10 dni	Norddeutscher Lloyd
Bułgarja:		
Burgas	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Danja:		
Aarhus	co 2 tyg.	F. G. Reinhold
Kopenhaga	co 7 dni	F. G. Reinhold
Kopenhaga	co 7 dni	August Wolff & Co.
Odense	co 2 tyg.	F. G. Reinhold
Estonja:		
Tallinn	co 7 dni	Behnke & Sieg
Tallinn	co 10 dui	F. G. Reinhold
Tallinn	co 2 tyg.	Polska Agencja Morska
Finlandja:		
Abo	co 2 tyg.	Lenczat & Co.
Helsinki	co 7 dni	Behnke & Sieg

Nazwa portu	Statki odchodzą	Przedstawiciel w Gdańsku
Helsinki	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Helsinki	co 2 tyg.	Lenczat & Co.
Helsinki	co miesiąc	Bergenske
Kotka	co 2 tyg.	Lenczat & Co.
Kotka	co 2 tyg.	Polska Agencja Morska
Wyborg	co 2 tyg.	Lenczat & Co.
Francja:		
Bordeaux	co 10 dni	F. G. Reinhold
Dunkerque	co 10 dni	F. G. Reinhold
La Rochelle	co 10 dni	F. G. Reinhold
Le Havre	co 10 dni	F. G. Reinhold
Marseille	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Grecja:		
Pireus	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Saloniki	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Hiszpanja:		
Alicante	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Barcelona	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Bilbao	co 3 tyg.	Bergenske
Cadiz	co 3 tyg	Bergenske
Cartagena	co 4 tyg	Behnke & Sieg i Bergenske
Malaga	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Sevilla	co 3 tyg.	Bergenske
Taragona	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Valencia	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Vigo	co 3 tyg.	Bergenske
Holandja:		
Amsterdam	co 7 dni	F. G. Reinhold
Amsterdam	co 2 tyg.	Polska Agencja Morska
Rotterdam	co 7 dni	August Wolff & Co.
Rotterdam	co 10 dni	Norddeutscher Lloyd
Rotterdam	co 2 tyg.	Polska Agencja Morska

Nazwa portu	Statki odchodzą	Przedstawiciel w Gdańsku
Irlandja:		
Belfast	co miesiąc	Behnke & Sieg
Dublin	co miesiąc	Behnke & Sieg
Londonderry	co miesiąc	Behnke & Sieg
Italja łącznie z Sycylją:		
Catania	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Genua	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Livorno	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Messina	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Neapol	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Palermo	co 4 tyg.	Behnke & Sieg i Bergenske
Litwa:		
Kłajpeda	co 7 dni	Behnke & Sieg
Łotwa:		
Liepaja (Libawa) . . .	co 7 dni	Behnke & Sieg
Ryga	co 7 dni	August Wolff & Co.
Ryga	co 7 dni	Behnke & Sieg
Ryga	co 10 dni	F. G. Reinhold
Ryga	co 2 tyg.	Polska Agencja Morska
Ryga	co 2 tyg.	Lencrat & Co.
Niemcy:		
Brema	co 7 dni	August Wolff & Co.
Hamburg	co 7 dni	Behnke & Sieg
Hamburg	co 2 tyg.	Bergenske
Hamburg	co 7 dni	Ferd. Prowe
Hamburg	co 7 dni	Polska Agencja Morska
Hamburg	co 10 dni	Burton
Kilonja	co 3 dni	Ferd. Prowe
Kolonja i inne porty nadreńskie	co 2 tyg.	August Wolff & Co.
Królewiec	co 2 tyg.	August Wolff & Co.
Lubeka	co 2 tyg.	Lenczat & Co.
Szczecin	co 2 tyg.	F. G. Reinhold i Ferd. Prowe

Nazwa portu	Statki odchodzą	Przedstawiciel w Gdańsku
Norwegja:		
Bergen.	co 2 tyg.	Bergenske
Oslo	co 2 tyg.	Bergenske
Stavanger.	co 2 tyg.	Bergenske
Trondhjem	co 2 tyg.	Bergenske
Portugalja:		
Lizbona	co 3 tyg.	Bergenske
Oporto.	co 3 tyg.	Bergenske
Rumunja:		
Braila	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Constanza.	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Szwecja:		
Götaborg	co 7 dni	Behnke & Sieg
Götaborg	co 2 tyg.	Bergenske
Halmstad	co 2 tyg.	Bergenske
Helsingborg	co 7 dni	Behnke & Sieg
Kalmar	co 10 dni	Bergenske i Behnke & Sieg
Karlskrona	co 10 dni	Bergenske i Behnke & Sieg
Landskrona	co 7 dni	Behnke & Sieg
Malmö.	co 7 dni	Behnke & Sieg
Malmö.	co 14 dni	Bergenske
Sztokholm	co 10 dni	Bergenske i Behnke & Sieg
Turcja:		
Istanbul	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
II. Porty pozaeuropejskie:		
Afryka:		
Alexandria	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Algier	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Beni Saf	co 3 tyg.	Bergenske
Bone	co 10 dni	Polska Agencja Morska
Casablanca	co 3 tyg.	Bergenske

Nazwa portu	Statki odchodzą	Przedstawiciel w Gdańsku
Kenitra	co 3 tyg.	Bergenske
Las Palmas	co 4 tyg.	Behnke & Sieg
Oran	co 3 tyg.	Bergenske
Tanger.	co 3 tyg.	Bergenske
Ameryka:		
Buenos Aires	co miesiąc	Rergenske
Rio de Janeiro	co miesiąc	Bergenske
Santos	co miesiąc	Bergenske
A z j a:		
Beyrouth	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Haifa	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Jaffa	co 2 tyg.	Scandinavian Levant
Smyrna	co 2 tyg.	Scandinavian Levant



Śpichrze w Gdańsku

KONSULATY PAŃSTW OBCYCH W WOLNEM MIEŚCIE GDAŃSKU

Argentyna, Konsulat Generalny (Langfuhr, Jaschkentalerweg 46).
Austrja, Konsulat Generalny Honorowy (Karrenwall 8).
Belgja, Konsulat Generalny (Hansaplatz 13).
Boliwja, Konsulat Honorowy (Elisabethwall 5).
Brazylja, Konsulat (Rennerstiftsgasse 9-11).
Chile — vacat.
Danja, Konsulat Generalny (Elisabethwall 7).
Ekwador, Konsulat Honorowy, Zoppot (Hubertallee 3).
Estonja, Witold Kukowski, Konsulat Honorowy (Elisabethwall Nr. 9).
Finlandja, Konsulat Generalny Honorowy (Werftgasse 4).
Francja, Konsulat (Langermarkt 17).
Grecja, Generalny Konsulat Honorowy (Grosse Allee 37).
Guatemala, Generalny Konsulat Honorowy (Hundegasse 65).
Haiti, Konsulat Honorowy (Langfuhr, Jaeschkentalerweg 14-15).
Hiszpanja, Konsulat Honorowy (Hundengasse 89).
Holandja, Konsulat Honorowy (Langgasse 34).
Honduras, Konsulat Honorowy (Hundegasse 65).
Jugosławja — vacat.
Japonja — vacat.
Kolumbja, Konsulat Honorowy (Langfuhr, Kastanienweg 9-10).
Kuba, Agent Konsularny, (Stadtgraben 14).
Łotwa, Konsulat (Langfuhr, Jaeschkentalerweg 14-15).
Liberja — vacat.
Meksyk, Konsulat (Elisabethwall 9).
Nicaragua, Konsulat Honorowy (Hundegasse 65).
Niemcy, Konsulat Generalny (Dominikswall 3).
Norwegja, Konsulat Honorowy (Hundegasse 89).
Panama F. B., Konsulat Honorowy (Grosse Allee 47).
Portugalja, Konsulat (Poggenpfuhl 57).
Rumunja, Konsulat Honorowy (Hundegasse 85).
Republika Dominikańska, Konsulat Honorowy.
Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Konsulat (Elisabethwall 9).
Szwecja, Konsulat Generalny Honorowy (Zangermerk 20).
Szwajcarja, Konsulat Honorowy (Elisabethwall 9-11).

Turcja, Generalny Konsulat Honorowy (Langfuhr).
Węgry, Konsulat Honorowy (Joppengasse 66).
Wielka Brytanja, Konsulat (Elisabethwall 9).
Włochy, Konsulat Generalny (Rennerstiftsgasse 11).
Venezuela — vacat.
Związek Socjalistycznych Republik Rad, Konsulat Generalny (Langgarten 74).

POLSKIE WŁADZE, URZĘDY I INSTYTUCJE W GDAŃSKU

Wysoki Komisarz Ligi Narodów.
Generalny Komisarjat Rzeczypospolitej Polskiej.
Okręgowa Dyrekcja Kolei Państwowych.
Dyrekcja Poczt i Telegrafów.
Polska Kasa Rządowa.
Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.
Urząd Marynarki Handlowej.

Dom Marynarza Polskiego.

Polska Macierz Szkolna i dużo innych (organizacje akademickie, zawodowe, sportowe, polityczne, gospodarcze).

WYDZIAŁ WOJSKOWY KOMISARJATU GENERALNEGO

Wydział ten sprawuje zastępstwo interesów Sił Zbrojnych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska. Szefowi Wydziału Wojskowego przysługują uprawnienia Komendanta Garnizonu w stosunku do wszystkich jednostek i osób wojskowych, znajdujących się na obszarze Wolnego Miasta Gdańska.

Szefowi Wydziału Wojskowego podlega wojskowa składnica tranzytowa na Westerplatte.

WSPÓŁPRACA PORTÓW POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO

Jeżeli do niedawna ze strony gdańskiej były wysuwane stale argumenty, że port w Gdyni zagraża istotnym podstawom bytu portu gdańskiego, to w ostatnich dwuch latach nastąpiła poważna zmiana poglądu na tę sprawę.

Obecnie oba porty polskiego obszaru celnego występują w stosunkach z zagranicą jako jeden wspólny kompleks portowy. Gdynia i Gdańsk wzajemnie się uzupełniają i wspólnie starają się zwalczyć konkurencję portów obcych. W porównaniu z największemi systemami portowemi Europy, pozycja portów polskich — jeżeli chodzi o wysokość obrotów towarowych — przedstawia się następująco (w tysiącach ton):

Rok	1933	1934
Gdynia — Gdańsk	11.259	13.561
Antwerpja	18.936	18.800
Hamburg	19.083	20.300
Rotterdam	21.602	25.900

Wyrazem zgodnie układającej się współpracy polsko-gdańskiej było podpisanie w dniu 5.VIII 1933 zasadniczego porozumienia pomiędzy Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska co do załatwienia w drodze bezpośrednich rokowań sprawy wykorzystania portu gdańskiego. W dodatkowem protokóle z dnia 18.IX 1933 ustalono szereg orjentacyjnych kontyngentów towarów, które w ciągu jednego roku winne być przeładowane w porcie gdańskim. Dla pilnowania i przestrzegania postanowień wspomnianego protokułu została powołana do życia Polsko-Gdańska Komisja Parytetowa. Wzrost obrotów w porcie gdańskim w roku 1934 należy niewątpliwie przypisać w dużej mierze skutkom powyższego porozumienia. Dalszymi krokami na drodze bezpośredniego regulowania współpracy polsko-gdańskiej było zawarcie w dniu 7.II 34 umowy finansowej pomiędzy Rzeczypospolitą Polską

a W. M. Gdańskiem, następnie podpisanie w dniu 28.III 34 protokółu, regulującego różne sprawy podatkowe i celne Rady Portu, oraz w dniu 23.IV 34 układu o policji portowej, wreszcie dokonania po raz pierwszy bez konsultacji instancyj Ligi Narodów wyboru Przewodniczącego Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku. Niezależnie od powyższych aktów, dotyczących bezpośrednio spraw portowych, podpisana została w lipcu 1934 umowa o ubezpieczeniach społecznych oraz kompleks 7 umów z dnia 6.VIII 34, regulujących szereg spraw, związanych z cłem i obrotem towarowym zagranicznym oraz wymianą towarową pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem.

Zawarcie tych umów umożliwiło również zarządom obu portów polskiego obszaru celnego skoordynowanie i uzgodnienie szeregu spraw, związanych z pracą akwizycyjną i eksploatacją portów. Należy tu wymienić przedewszystkiem porozumienie w zakresie opłat portowych, pozatem uzgodnienie wspólnej akcji propagandowej na terenie zagranicznym, a wreszcie nawiązanie stałego kontaktu w bieżących sprawach eksploatacyjnych Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni i Dyrektora Handlowego Rady Portu w Gdańsku.



Widok z nad morza

ADMINISTRACJA MORSKA

Wszystkie sprawy, dotyczące Marynarki Handlowej, przekazane są Ministrowi Przemysłu i Handlu i koncentrują się w Departamencie Morskim.

Departament Morski składa się z 3 wydziałów: Żeglugowego, Portowego i Rybackiego.

Wydział Żeglugowy załatwia sprawy polityki morskiej, sprawy organizacji polskiej floty handlowej; sprawy subwencyj dla przedsiębiorst żeglugowych i budowy statków; sprawy koncesyj na żeglugę morską; sprawy organizacji przewozu morskiego dla potrzeb państwa; sprawy rejestracji statków i hipoteki; sprawy budowy, pomiaru i inspekcji technicznej statków i ich mechanizmów; sprawy awaryjne; sprawy szkolnictwa nawigacyjno-morskiego; sprawy rejestracji marynarzy handlowych i nadzór nad ich stosunkami służbowemi; sprawy związane z przygotowaniem dat statystycznych w zakresie żeglugi morskiej; współdziała w sprawach morskich umów międzynarodowych; w sprawach emigracji, imigracji oraz organizacji ubezpieczeń morskich.

Wydział Portowy załatwia sprawy polityki portowej i ustawodawstwa morskiego: sprawy służby pilotowej, ratowniczej, morsko-sanitarnej i policyjnej; sprawy urządzenia i utrzymania sygnałów brzegowych i latarń morskich; sprawy kabli morskich; sprawy budowy, zarządu i eksploatacji portów morskich handlowych i ich urządzeń oraz budowli nadbrzeżnych; sprawy dotyczące stoczni okrętowych; sprawy techniczne portu gdańskiego; współdziała w sprawach pomiaru statków oraz w sprawach rozbitków morskich.

Wydział Rybacki załatwia sprawy organizacji i rozwoju rybołówstwa na wodach przybrzeżnych i na pełnem morzu; sprawuje nadzór nad tem rybołówstwem, załatwia sprawy handlu i przerobu ryb; sprawy zaopatrywania rybaków w narzędzia, materjały

zawodowe; sprawy ubezpieczenia statków rybackich; sprawy ustawodawstwa w zakresie rybołówstwa morskiego; sprawy dokształcania zawodowego rybaków; sprawy ubezpieczenia statków rybackich; sprawy statystyki połowów rejestracji rybaków i statków rybackich; sprawy kredytów i subwencyj na cele rozwoju rybołówstwa morskiego; sprawy zbioru morszczyzny i bursztynu. Opinjuje, współdziała w sprawach budowy portów rybackich, zabudowy wybrzeży, osadnictwo rybaków, ceł na ryby i produkty rybne, narzędzia i materjały rybackie, taryf kolejowych na przewóz ryb i produktów rybnych, podatków od rybołówstwa, przemysłu i handlu rybnego, ubezpieczeń rybaków, w sprawach ustaw i rozporządzeń, mających związek z rybołówstwem morskiem, oraz umów międzynarodowych, dotyczących rybołówstwa.

URZĄD MORSKI

W dziedzinie marynarki handlowej władzami pierwszej instancji są kapitanaty portów, a władzą drugiej instancji Urząd Morski, podległy Ministrowi Przemysłu i Handlu. Do zakresu działania Urzędu Morskiego należą sprawy: policji portowej i żeglugowej, pilotażu, budowy, oraz zarządu latarniami morskiemi i znakami nawigacyjnemi, inspekcji technicznej statków morskich pod względem zdatności do żeglugi, nadzoru nad budową i eksploatacją portów, budowy i utrzymania wydm nadbrzeżnych, pogłębiania i utrzymania morskich dróg wodnych, dozoru nad kotłami parowemi morskich statków handlowych, ratownictwa morskiego, pomiaru statków morskich i t. d. Siedzibą Urzędu Morskiego jest miasto Gdynia.

KAPITANATY PORTÓW

Do zakresu działania Kapitanatu portu należy wykonywanie policji portowej i żeglugowej, a w szczególności czuwanie nad bezpieczeństwem statków, załóg, pasażerów i ładunków, regulowanie ruchu i postojów statków w obrębie portu, kontrolowanie dokumentów okrętowych i prowadzenie rejestru statków wchodzących i wychodzących z portu, czuwanie nad bezpieczeństwem ogniowem w obrębie portu, pilotaż portowy, zarząd znakami nawigacyjnemi w obrębie portu, współdziałanie z władzami celnemi, kolejowemi i emigracyjnemi. Na czele Kapitanatu stoi Kapitan portu.

RADA PORTOWA PRZY URZĘDZIE MORSKIM W GDYNI

Przy Urzędzie Morskim w Gdyni istnieje Rada Portowa, powołana do opinjowania i stawiania wniosków w sprawach projektów rozbudowy portu oraz jego urządzeń, ogólnego planu eksploatacji nabrzeży, organizacji obrotu portowego, opłat portowych, taryf za świadczenia portowe, regulaminów i przepisów portowych i t. d.

W skład Rady Portowej wchodzą: Dyrektor Urzędu Morskiego jako przewodniczący, przedstawiciel władz celnych, przedstawiciel zarządu polskich kolei państwowych, przedstawiciel Wojewody Pomorskiego, delegat rządowy przy Magistracie Gdyni, Dyrektor Państwowego Przedsiębiorstwa Żegluga Polska oraz przedstawiciel Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu, nie mniej jak dwie osoby powołane na przeciąg jednego roku przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu ze sfer przemysłowo-handlowych, zainteresowanych w eksploatacji portu Gdyńskiego.

URZĄD MARYNARKI HANDLOWEJ W GDAŃSKU

Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku wchodzi w skład Komisarjatu Generalnego Rzeczypospolitej Polskiej w Gdańsku, jako organ Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Do zakresu działania jego należy: rejestracja polskich statków handlowych morskich, pomiar statków, inspekcja techniczna statków i kotłów statkowych, kontrola dyplomów personelu okrętowego, kontrola dzienników okrętowych, wydawanie książek żeglarskich, ewidencja statków, załóg i ruchu tak osobowego jak i towarowego, nadzór i pośrednictwo przy najmie załogi, zatwierdzanie umów między pracodawcą i załogami statków oraz zwolnienie załogi ze służby, rozstrzyganie sporów między załogą a pracodawcą, kontrola nad rejestrem gdańskich statków handlowych, utrzymanie łączności z Radą Portową w Gańsku, badanie nieszczęśliwych wypadków, jakie napotykają statki polskie na morzu i w porcie, współdziałanie w sprawach, związanych ze stacją meteorologiczną i radjotelegraficzną morską, wszelkie inne sprawy w dziedzinie marynarki handlowej, polecane przez Ministra Przemysłu i Handlu.

IZBY MORSKIE

Przy Sądzie Powiatowym w Gdyni i Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku ustanowione są Izby Morskie. Zadaniem Izb

Morskich jest przeprowadzanie dochodzeń i wydawanie orzeczeń w sprawach wypadków morskich, którym ulegają statki handlowe.

Dochodzenie przeprowadza się, gdy wypadkowi ulega lub wypadek spowoduje polski statek handlowy, cudzoziemski statek handlowy, o ile wypadek zaszedł na wodach terytorjalnych polskich i jeżeli dochodzenie zarządzi Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Izba Morska jest obowiązana przeprowadzić dochodzenie w razie spowodowania przez wypadek morski śmierci człowieka, zatonięcia statku, albo jego porzucenia, w razie zarządzenia dochodzenia przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. W innych wypadkach wszczęcie dochodzenia zależy od uznania Izby Morskiej.

Dochodzenie ma na celu ustalenie, czy kapitan lub jego pomocnik spowodowali wypadek swemi działaniami lub zaniedbaniem, czy przyczyną wypadku były braki i wady, wada w budowie statku, lub wady wyekwipowania, albo wreszcie obsadzenia go załogą. Dochodzenie ma na celu również ustalenie, czy wypadek zaszedł wskutek złego stanu drogi wodnej, braków i wad w urządzeniach pomocniczych, znaków sygnalizacyjnych, statków ratowniczych lub też wskutek działania osób, wyznaczonych do pilnowania wymienionych urządzeń.

Prowadzenie dochodzeń w sprawach wypadków morskich w obrębie portu Gdańskiego oraz wód terytorjalnych gdańskich należy do kompetencji Izby Morskiej w Gdańsku. Prowadzenie dochodzeń we wszystkich innych sprawach należy do Izby Morskiej w Gdyni.

W razie sporu kompetencyjnego pomiędzy Izbami w Gdańsku i w Gdyni wypowiada decyzję Morska Izba Odwoławcza.

1. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 1921 r. w sprawie przekazania Ministrowi Przemysłu i Handlu wszystkich spraw związanych z marynarką handlową. (Dz. U. R. P. Nr. 103, poz. 742).
2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 1927 r. o przekazaniu spraw rybołówstwa morskiego Ministrowi Przemysłu i Handlu. (Dz. U. R. P. Nr. 5, poz. 33).
3. Uchwała Rady Ministrów z dnia 12 marca 1931 r. w sprawie statutu organizacyjnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Monitor Polski Nr. 68, poz. 11).
4. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23

stycznia 1931 r. w sprawie statutu organizacyjnego Urzędu Morskiego. (Monitor Polski Nr. 21, poz. 37).

5. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 18 lutego 1929 r. o utworzeniu tymczasowej Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni. (Monitor Polski Nr. 52, poz. 101).
6. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej. (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 366).
7. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 kwietnia 1922 r. w sprawie utworzenia Urzędu Marynarki Handlowej w Gańsku. (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 258).
8. Ustawa z dnia 18 marca 1925 r. o izbach morskich. (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 243), późniejsze zmiany (Dz. U. R. P. Nr. 17, poz. 126 z 1930 roku i Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 600 z 1930 r.).

BANDERA HANDLOWA

Banderą handlową morską jest płachta o barwach państwowych. W środku białego pasa umieszczony jest herb państwowy. Stosunek szerokości do długości wynosi 5:8. Wysokość herbu państwowego w stosunku do szerokości bandery 2:5.

Znakiem pocztowym statków handlowych morskich, przywożących pocztą jest płachta o barwach państwowych w kształcie trójkąta równomiernego, na której w pośrodku umieszczona jest trąbka pocztowa, przecięta strzałką błyskawicy w kolorze żółtym. Stosunek podstawy trójkąta do jego wysokości wynosi $1:1^1/_2$.

Banderą niewojennych statków państwowych jest bandera handlowa, a nadto osobna biała flaga, zakładana w czasie pełnienia służby, z godłem ministerstwa, w dyspozycji którego statek się znajduje.

Rozporządzenie P. R. z dnia 13 grudnia 1927 r. o godłach i barwach państwowych oraz o oznakach, chorągwiach i pieczęciach. (Dz. U. R. P. Nr. 115 poz. 980).

Rozporządzenie P. R. z dnia 24 listopada 1930 r. w sprawie zmiany rozporządzenia z dnia 13 grudnia 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 80 poz. 629).

Banderę handlową podnosi się na drzewcu na rufie w czasie wjazdu i postoju w porcie, przy przechodzeniu przez kanały, przy

spotkaniu ze statkiem wojennym, przy spotkaniu na pełnem morzu przelatującego statku powietrznego.

Statek handlowy morski winien przyjąć polecenie spotkanego na pełnem morzu statku powietrznego i sygnalizować przyjęcie polecenia flagą o pasach pionowych w kolorach naprzemian białym i czerwonym.

Rezolucja Nr. 745 XXII Sesji Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej.

Ustawa z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych (Dz. U. R. P. Nr. 47 poz. 285).

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 28 marca 1930 r. o podnoszeniu bandery przez polskie statki handlowe przy spotkaniu się ze statkami powietrznemi na morzu (Monitor Polski Nr. 77, poz. 120).

POLSKIE LINJE ŻEGLUGOWE

1) „Żegluga Polska" S. A. — Państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska", założone w roku 1927, zostało przemianowane na spółkę akcyjną w 1932 r. Kapitał w całości polski.

Spółka utrzymuje towarowe linje regularne między Gdynią a Hamburgiem, Antwerpją, Rotterdamem, Tallinem i Helsingforsem oraz prowadzi żeglugę przybrzeżną i żeglugę trampową.

2) Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe powstało w 1928 r. Kapitał mieszany polsko-angielski — w stosunku 91-9. Utrzymuje linje regularne towarowe Gdynia/Gdańsk — Hull i Gdynia/Gdańsk — Londyn.

3) „Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe" S. A. powstałe w roku 1930 jako „Polsko-Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe" S. A. — Kapitał mieszany polsko-duński w stosunku 75:25. Utrzymuje pasażerskie linje regularne Gdynia — New York i Konstanza — Haiffa.

4) Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe — będące własnością koncernu węglowego „Robur", uprawia tramping węglowy.

5) Przedsiębiorstwo komunikacji morskiej, J. Minita oraz Wróblewski i Ziemnicki, kutry i holowniki prywatne, utrzymują ruch pasażersko-turystyczny w porcie i w zatoce.

Poza tem jest kilka statków pod polską banderą na morzu Śródziemnem i na wodach chińskich.

PRZYNALEŻNOŚĆ STATKU

Przynależność polską posiadają statki handlowe morskie, które uprawiają żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowią własność Państwa Polskiego, obywateli polskich oraz osób prawnych, mających siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej i w których:

a) wszystkie udziały lub akcje są imienne;

b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 49%;

c) do każdej z władz: kierowniczej, nadzorczej i kontrolującej — obcokrajowcy nie wchodzą w stosunku, przewyższającym ich udział w kapitale zakładowym, a nadto w spółkach akcyjno - komandytowych nie są osobiście odpowiedzialni;

d) główny kierownik jest obywatelem polskim.

Przynależność polską posiada również statek handlowy morski, którego conajmniej trzy piąte należy do osób, wymienionych wyżej, o ile pełnomocnik właścicieli jest obywatelem polskkim. Prawo do bandery polskiej mają również statki, nabyte przez spółki do żeglugi transoceanicznej. Są one zwolnione od warunków podanych pod b) i d). Przepis ten ma zastosowanie tylko do spółek powstałych do roku 1938 włącznie.

Narówni z obywatelami Rzeczypospolitej uznane mogą być osoby, należące do narodowości polskiej. Uznanie może nastąpić tylko za zgodą Ministra Spraw Zagranicznych.

Powyższe przepisy stosują się do: jachtów spacerowych, wychodzących na pełne morze, statków pilotowych, rybackich ponad 50 cmb., holowniczych, ratunkowych, szkolnych, przeznaczonych do wyszkolenia personelu marynarki handlowej oraz dla statków, wybudowanych w kraju na rachunek państw obcych lub ich obywateli, aż do chwili zarejestrowania statków tej ostatniej kategorji przez właściwego konsula obcokrajowego.

NABYCIE I UTRATA POLSKIEJ PRZYNALEŻNOŚCI PRZEZ STATKI HANDLOWE

Statki handlowe oraz statki, wymienione wyżej, nabywają prawa polskich statków handlowych morskich, przez ich zarejestrowanie w Polsce. Wyjątek stanowią statki o pojemności poniżej 50 cmb.

Statki tracą prawa polskich statków handlowych morskich:

a) gdy własność ich przechodzi na osoby fizyczne lub prawne, nie odpowiadające wymaganiom ustawy;

b) gdy w składzie osobowym spółki lub współwłaścicieli zachodzą zmiany w warunkach, zastrzeżonych w ustawie.

Jeżeli zmiana wspólności statku nastąpiła niezależnie od reszty współwłaścicieli, statek może z decyzji urzędu rejestracyjnego korzystać nadal z praw statku polskiego w przeciągu czasu, niezbędnego do wykupu współwłasności od obcokrajowców, nie dłużej jednak, niż w ciągu roku od chwili nastąpienia zmiany.

REJESTRACJA

Rejestr statków handlowych morskich prowadzi Sąd Grodzki w Gdyni, Oddział Rejestracji statków handlowych morskich. O wpisie lub wykreśleniu z rejestru Sąd Rejestracyjny ogłasza w Monitorze Polskim.

Rejestracji podlegają wszystkie statki za wyjątkiem statków poniżej 50 cmb. oraz okrętów marynarki wojennej.

Wpisanie do rejestru powoduje powstanie praw i obowiązków statku handlowego.

Rejestr jest publiczny; osoby interesowane mogą go oglądać i otrzymywać za opłatą uwierzytelnione odpisy.

Należności i koszty rejestracji ponoszą strony interesowane.

Wpis statku do rejestru następuje jedynie po udowodnieniu przynależności polskiej właściciela, zgłoszeniu wszystkich danych, wymienionych we wzorze rejestru statków handlowych morskich i złożeniu aktów dokonania pomiarów statku przez Urząd Morski.

Urzędowi Morskiemu przysługuje prawo kontroli warunków, wymaganych od statku, drogą przejrzenia w każdym czasie korespondencji, ksiąg, dokumentów i sprawozdań wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw żeglugi morskiej, badania i sprawdzania stosunków osobowych oraz ustosunkowania kapitałów, czynnych w przedsiębiorstwach.

Statek może być rejestrowany jedynie w jednem państwie. Właściciel nabytego od obcokrajowca statku przy zgłoszeniu do rejestracji w Polsce winien udowodnić, że statek został wykreślony z rejestru zagranicznego.

Celem załatwienia czynności rejestracyjnych właściciel statku,

nie mający zamieszkania w Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązany ustanowić w jej granicach pełnomocnika.

Na dziobie wciągniętego do rejestru statku winna być z każdej strony wypisana jego nazwa, na rufie zaś — nazwa statku i portu ojczystego.

Wszelkie zmiany, dotyczące wciągniętych do rejestru danych, winny być zgłoszone i zapisane do rejestru oraz wniesione do certyfikatu okrętowego. Zmiana nazwy statku może nastąpić jedynie za zezwoleniem właściwego Urzędu.

Certyfikat okrętowy jest dowodem:

1) złożenia wymaganych dokumentów i danych,
2) przynależności statku do polskiej floty handlowej,
3) prawa do podnoszenia polskiej bandery handlowej morskiej.

Certyfikat okrętowy i wyciąg z rejestru muszą się stale znajdować na statku w przechowaniu u kapitana.

Statek wykreśla się z rejestru w razie:

a) zatonięcia,
b) uznania go za niezdatny do naprawy,
c) utraty praw polskiego statku handlowego morskiego.

PRAWA I OBOWIĄZKI POLSKIEGO STATKU HANDLOWEGO

Prawa:

a) wyłącznego kabotażu na polskich wodach terytorjalnych,
b) nietykalności wobec statków obcych na pełnem morzu oraz
c) eksterytorjalności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach prawa międzynarodowego,
d) do ochrony polskich władz morskich wojskowych na pełnem morzu oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych zagranicą,
e) w czasie wojny, do neutralności, w razie jej ogłoszenia przez Rząd Rzeczypospolitej,
f) do pomocy ekonomicznej państwa, w ramach wydanych ustaw.

Obowiązki

a) podnoszenie na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej,

b) utrzymywanie załogi polskiej oraz używanie przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i kierownictwie statku języka polskiego.

Polską jest załoga, w której conajmniej 3/4 oficerów i marynarzy są obywatelami Państwa Polskiego.

Ustawa z dnia 28 maja 1920 r. o polskich statkach handlowych (Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 285).

Rozporządzenie P. R. z dnia 6 marca 1928 r. o zmianie Ust. z dn. 28.V 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 269).

Rozporządzenie Ministra b. Dzielnicy Pruskiej z dnia 18 stycznia 1921 r. w przedmiocie prowadzenia rejestru statków handlowych morskich. (Dz. U. R. P. Nr. 10, poz. 58), sprostowane obwieszczeniem z dnia 10 czerwca 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 313).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 26 czerwca 1929 r. o zmianie rozporządzenia z dnia 18.I 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 450).

HIPOTEKA STATKÓW MORSKICH

Polskie statki handlowe morskie mogą być obciążane hipoteką w walucie zagranicznej. Zezwolenia na obciążenie hipoteką udziela Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu oraz Ministrem Spraw Wojskowych. Zobowiązania hipoteczne i ich przynależności nie podlegają przymusowemu przerachowaniu na walutę polską.

Obciążenie hipoteczne winno być wniesione do rejestru.

Ustawa z dnia 4 grudnia 1921 r. (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 594).

PILOTAŻ

Polskie statki handlowe morskie, w celu wezwania pilota, dają w dzień sygnał przez podniesienie na przednim maszcie znaku, przedstawiającego polską banderę handlową morską, obwiedzioną wokoło białym pasem o szerokości jednej piątej szerokości bandery.

Taki sam znak podnoszą na przednim maszcie lub na prawym boku najwyższej rei statki pilotowe, mające pilota na pokładzie.

Zamiast tego znaku mogą być stosowane sygnały, określone w Międzynarodowem Kodzie Sygnałów Morskich.

W celu wezwania pilota w nocy i dla oznaczenia jego obecności na pokładzie, statki handlowe morskie używają sygnałów, ustalonych w Międzynarodowym Kodzie Sygnałów Morskich.

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 25 marca 1930 r. o sposobie wzywania pilota przez polskie statki handlowe morskie. (Monitor Polski Nr. 87, poz. 130 oraz obwieszczenie z dnia 9 maja 1930 r. — Monitor Polski Nr. 111, poz. 162).

POMIAR STATKÓW MORSKICH

Pomiar statków morskich ma na celu ustalenie w miarze sześciennej nośności statków i polega na wymierzeniu pojemności statków według zasad systemu Morsona. Pojemność statku brutto stanowi łączna pojemność pomieszczeń statku z wyłączeniem następujących pomieszczeń w jego nadbudówkach: kuchen, pomieszczeń do destylacji wody, pomieszczeń maszyn pomocniczych, schronień od fal i budki sternika. Pojemność statku netto stanowi pojemność, otrzymana po potrąceniu od pojemności brutto — pojemności pomieszczeń, przeznaczonych i służących dla obsługi statku, a mianowicie: pomieszczeń, przeznaczonych dla załogi, kapitana, pomocniczej kotłowni, składu żagli, sprzętu statkowego, urządzeń nawigacyjnych, sygnałowych, sterowych i kotwicznych, pomieszczeń balastu wodnego, na statkach zaś poruszanych siłą maszyn, również pomieszczeń dla maszyn.

Pomiaru dokonywa się systemem miar metrycznych.

Po dokonaniu pomiaru właściciel statku lub kapitan otrzymuje świadectwo pomiarowe.

Świadectwo pomiarowe zawiera: rodzaj statku, jego nazwę, numer rejestrowy, sygnał poznawczy, narodowość oraz port ojczysty, opis statku, główne wymiary korpusu statku, dane ustalone przez pomiar i t. p.

Pomiarowi podlegają: polskie statki żeglugi morskiej, obce statki handlowe, zawijające do portu polskiego pod banderą państwa, nie pozostającego z Polską w stosunkach wzajemności co do uznawania świadectw pomiarowych.

Dla pomiaru statków właściwy jest Urząd Morski w Gdyni, a w Gdańsku Urząd Marynarki Handlowej.

Jeśli świadectwo pomiarowe statku, nie podlegające rejestracji wykazuje braki, Urząd Marynarki Handlowej może zarządzić pomiar ponowny.

Rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych. (Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 422).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 listopada 1927 r. w sprawie wykonywania rozp. Prezydenta R. P. z 17.V 27 r. o pomiarze morskich statków handlowych. (Dz. U. R. P. Nr. 105, poz. 906).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 2-go października 1931 r. o zmianach w rozp. z dn. 24 listopada 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 94, poz. 723)).

Polskie statki handlowe morskie, odbywające podróże międzynarodowe winny być nacechowane znakami wolnej (nadwodnej) burty i posiadać międzynarodowe świadectwo wolnej burty.

Od obowiązku tego są zwolnione:

1) okręty wojenne,
2) jachty spacerowe,
3) statki, nie przewożące towaru ani pasażerów,
4) rybackie, służące wyłącznie do celów rybołówstwa,
5) statki polskie o pojemności mniejszej, niż 50 t. r. b.,
6) wszelkie statki obce o pojemności mniejszej niż 150 t. r. b.

Obliczanie i badanie wolnej burty statków polskich dokonywa Urząd Morski lub uznane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu towarzystwo klasyfikacyjne.

Statek, który otrzymał międzynarodowe świadectwo wolnej burty, winien być nie rzadziej, niż raz na 12 miesięcy przedstawiany do inspekcji instytucji, która wystawiła świadectwo wolnej burty.

Międzynarodowa Konwencja o linjach ładunkowych podpisana w Londynie dnia 5.VII 30 r. (Dz. U. R. P. Nr. 95 poz. 737 z 1933 r.).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 8 października 1933 r. o wolnej burcie statków morskich i międzynarodowych świadectwach wolnej burty. (Dz. U. R. P. Nr. 95 poz. 739).

BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW

Statek nie może być używany w żegludze morskiej o ile nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa.

Statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa, jeżeli czyni zadość przepisom dotyczącym:

Korpusu i stałych urządzeń statku, kotłów, maszyn napędowych, urządzenia mechanicznego i elektrycznego, kotwic, łańcuchów i innego sprzętu oraz zapasowych części, środków ratunkowych, największego dopuszczalnego zanurzenia statku, znaków zanurzenia i marek nadwodnej burty, załadowania i balastowania statku, niebezpiecznych ładunków, pomieszczeń mieszkalnych, zdrowotności na statku, kwalifikacji kapitana, oficerów i załogi, obsady statków, przyrządów nawigacyjnych, sygnałów, radjotelegrafji, zapobiegania zderzeniom, specjalnych wymagań dla statków pasażerskich, statków przewożących emigrantów.

Innych spraw, związanych z bezpieczeństwem statku i opieką nad życiem ludzkiem na morzu.

INSPEKCJA STATKÓW

Statek pasażerski, jest to statek, który przewozi więcej niż 12 pasażerów.

Statki nie przewożące pasażerów uważa się za statki towarowe.

Celem stwierdzenia, czy statek odpowiada warunkom bezpieczeństwa, przeprowadza się inspekcję statków.

Inspekcję wstępną statku przeprowadza się przed rozpoczęciem żeglugi: statku nowowybudowanego, statku który zmienił obcą banderę na polską, statku wyremontowanego, o ile władza inspekcyjna uznała go uprzednio za niezdatny do żeglugi morskiej. Perjodyczną: statku pasażerskiego co rok, innych statków co trzy lata. Dorywczą: jeżeli władza inspekcyjna uzna przeprowadzenie inspekcji za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku, na życzenie właściciela, armatora lub kapitana statku oraz zakładu ubezpieczeń, w którym statek albo towar jest, lub ma być ubezpieczony.

Statki pasażerskie i statki towarowe powyżej 1.600 t.r.b. winny być zaopatrzone w instalację radjową.

Statki towarowe poza 3-letnią inspekcją perjodyczną podlegają corocznej inspekcji radjotelegraficznej.

Koszta inspekcji obciążają właściciela, armatora lub kapitana statku.

RADJOTELEGRAFJA

Statki pasażerskie bez względu na wielkość oraz statki towarowe o pojemności 1.600 t.r.b. i wyżej, odbywające podróże międzynarodowe, winny być zaopatrzone w instalację radjową.

Zwolnione od tego są statki:

1) pasażerskie, które nie oddalają się od najbliższego lądu więcej niż 20 mil, lub które przepływają na otwartem morzu między dwoma kolejnemi portami odległość nie większą niż 200 mil;

2) towarowe, które w ciągu swej podróży nie oddalają się więcej niż o 150 mil od najbliższego lądu.

INSTALACJA RADJOTELEGRAFICZNA

Instalacja radjotelegraficzna i przyrządy radjotelegraficzne winny znajdować się w górnej części statku i możliwie ponad najwyższą linją ładunkową. Stacja okrętowa winna mieć dogodne połączenia z mostkiem nawigacyjnym bądź za pomocą tuby, bądź telefonu.

Stacja okrętowa winna posiadać instalacje główną i zapasową. Częstotliwość słyszalna winna wynosić conajmniej 100.

Nadajnik główny winien zapewnić wyraźny odbiór przy pomocy detektora stykowego bez wzmacniacza przy nadawaniu sygnałów ze statku na statek na odległość conajmniej 100 mil morskich w dzień przy normalnych warunkach.

SŁUŻBA NASŁUCHOWA

Każdy statek pasażerski zaopatrzony w instalację radjotelegraficzną winien posiadać wykwalifikowanego radjooperatora. Jeśli statek pasażerski nie jest zaopatrzony w samoczynny odbiornik alarmowy, a jest na morzu, służba nasłuchowa winna być ciągła. Uprawnionymi do służby radjowej na statkach są dyplomowani radjooperatorzy, a na statkach niepasażerskich — także nasłuchiwacze.

SŁUŻBA RADJOWA W PORTACH HANDLOWYCH

Cudzoziemskie okręty wojenne i cudzoziemskie statki powietrzne wojenne, znajdujące się w portach handlowych, winny przy nadawaniu radjotelegraficznem lub radjotelefonicznem stosować się do następujących wskazówek;

unikać podczas nadawań zakłócenia pracy stacyj lądowych,

ograniczać nadawanie do wypadków njkonieczniejszych, jeżeli nie odbywają się one na fali typu A[1], to jest nie gasnącej, której następujące po sobie drgania posiadają w stanie ustalonym stałą amplitudę;

używać fali 500 Kc/s (600 m), tylko do wezwań w niebezpieczeństwie lub odpowiedzi na nie, albo też w wypadkach wywołania;

używać fali 333 Kc/s (900 m), tylko do komunikacji ze statkami powietrznemi.

Wszelkie cudzoziemskie i polskie statki, zarówno handlowe jak i inne, znajdujące się w porcie handlowym, mają prawo nadawać tylko w wypadkach wyjątkowych, gdy statek nie ma innego sposobu komunikacji z lądem i to za zgodą najbliższej stacji pobrzeżnej.

Cudzoziemskie i polskie statki powietrzne mogą nadawać tylko w wypadkach, dotyczących bezpieczeństwa żeglugi powietrznej oraz w wypadkach lądowania, względnie wodowania na terenie portu handlowego.

SŁUŻBA RADJOWA NA WODACH TERYTORJALNYCH

Wszystkie okręty i statki oraz wszelkiego rodzaju statki powietrzne, znajdujące się na polskich wodach terytorjalnych lub nad niemi, winny przy nadawaniu stosować się do następujących postanowień:

nadawanie na fali typu A, to jest niegasnącej, nie podlega ograniczeniom,

nadawanie na fali innego typu do stacyj ruchomych lub lądowych, winno być ograniczone do wypadków najniezbędniejszych, wywołanych potrzebami żeglugi,

użycie fali 500 Kc/s (600 m), jest dozwolone tylko w celu wywołania stacji lub w wypadku wezwań w niebezpieczeństwie i odpowiedzi na nie.

Nadawanie radjotelegraficzne odbywa się przy pomocy specjalnych zwrotów umownych alfabetem Morse'go. Zwroty, znaki wywoławcze statków morskich, stacyj nadbrzeżnych i t. p. podaje Międzynarodowy Kod Morski z 1931 r., obowiązujący w polskiej marynarce handlowej od dnia 1.I 1934 r. — Polskiego tłumaczenia

Kodu dotychczas niema, na statkach polskich stosowane jest wydanie angielskie.

RATOWNICTWO

Statki pasażerskie muszą być zaopatrzone w łodzie ratunkowe i przyrządy pływające, które w razie nagłej potrzeby winny być gotowe do natychmiastowego użytku.

Łodzie ratunkowe i przyrządy pływające muszą odpowiadać następującym warunkom:

a) możność bezpiecznego i szybkiego opuszczenia ich na wodę nawet przy niepomyślnych warunkach przechyłu bocznego i wzdłużnego,

b) umieszczenie łodzi i przyrządów takie, aby nie przeszkadzało przy obsłudze innych łodzi lub przyrządów pływających,

c) ilość łodzi zabezpieczająca miejsca dla wszystkich osób na statku, poza tem ilość przyrządów pływających (tratew, ławek) dla 25% osób na statku.

Łodzie winny być zaopatrzone w urządzenia do usuwania wody z pokładu oraz w odpowiednie przyrządy nawigacyjne i narzędzia. Poza tem łódź ratunkowa musi być zaopatrzona w odpowiednią ilość wody do picia i w prowiant.

Każdy statek pasażerski powinien mieć urządzenia do rzucania liny ratunkowej.

Statek winien być zaopatrzony w pasy ratunkowe w dostatecznej ilości dla wszystkich osób znajdujących się na statku.

DOKUMENTY BEZPIECZEŃSTWA

Dokument bezpieczeństwa dla statku pasażerskiego, odbywającego podróż do lub z portów zagranicznych, nosi nazwę *certyfiktu bezpieczeństwa*.

Dokument bezpieczeństwa dla wszystkich innych statków nosi nazwę *świadectwa bezpieczeństwa*.

Dokument stwierdzający bezpieczeństwo pod względem urządzeń i obsługi radjotelegraficznej statku towarowego 1.600 t.r.b. lub wyżej, odbywającego podróże międzynarodowe, który stosownie do przepisów o warunkach bezpieczeństwa statków w zakresie radjotelegrafji będzie wymagał zaopatrzenia w urządzenia radjokomunikacyjne, nosi nazwę *certyfikatu bezpieczeństwa radjotelegraficznego*

Dokument stwierdzający, że statek został zwolniony od obowiązku wypełnienia niektórych warunków bezpieczeństwa, wymaganych przepisami, nosi nazwę c e r t y f i k a t u z w o l n i e n i a. Certyfikaty bezpieczeństwa, bezpieczeństwa radjotelegraficznego oraz zwolnienia, wystawia władza inspekcyjna nie na dłużej, niż 12 miesięcy.

Świadectwo bezpieczeństwa wystawia władza inspekcyjna na okres nie przekraczający lat 3.

Ważność powyższych dokumentów może być przedłużona najdalej o 5 miesięcy i to tylko w celu umożliwienia statkowi zawinięcia do wskazanego portu dla przeprowadzenia inspekcji. Do przedłużenia dokumentów uprawniona jest właściwa władza inspekcyjna. Ważność przedłużonego dokumentu kończy się w każdym razie z chwilą przybycia do portu, w którym ma być dokonana inspekcja.

Dokumenty bezpieczeństwa wydane dla statków polskich przez władze inspekcyjne państw obcych, będą uwzględniane na równi z dokumentami polskiemi, o ile inspekcja statku była przeprowadzona za zgodą polskiej władzy inspekcyjnej.

Właściwy dokument bezpieczeństwa winien być przechowywany na statku.

WŁADZE INSPEKCYJNE

Władzą inspekcyjną dla statków, przebywających w portach polskich i na wodach terytorjalnych polskich, jest Urząd Morski w Gdyni, a dla statków polskich, przebywających w Porcie Gdańskim, Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku; dla statków polskich zagranicą, władzą inspekcyjną jest Konsul właściwy dla tego portu, w którym statek przebywa.

Inspekcję przeprowadza władza inspekcyjna przez Komisję Inspekcyjną, w niektórych wypadkach inspektor okrętowy. Inspekcje statków poniżej 50 ton przeprowadza zawsze inspektor okrętowy.

Inspekcję radjotelegraficzną przeprowadza władza inspekcyjna przez eksperta radjotelegraficznego.

Konsul przeprowadza inspekcję przy pomocy ekspertów.

W skład Komisji Inspekcyjnej wchodzą:

1) Inspektor okrętowy jako przewodniczący,

2) Kapitan Żeglugi Wielkiej posiadający conajmniej 4-ro

letnią proktykę na stanowisku kierownika statku wielkiej żeglugi,

3) Mechanik okrętowy I-ej klasy, posiadający conajmniej 4-o letnią praktykę starszego mechanika na statku wielkiej żeglugi,

4) Ekspert radjotelegraficzny,

5) Lekarz portowy lub okrętowy,

6) Przedstawiciel władz emigracyjnych,

7) Przedstawiciel organizacji armatorów.

O uszkodzeniu statku wskutek burzy, zderzenia lub ognia winien właściciel, armator lub kapitan bezzwłocznie zawiadomić właściwą władzę inspekcyjną.

Właściciel, armator lub kapitan obowiązany jest zgłosić statek do inspekcji wstępnej przed rozpoczęciem podróży oraz do inspekcji perjodycznej i radjotelegraficznej przed upływem wyznaczonych terminów inspekcji.

Właściciel, armator lub kapitan, otrzymawszy zawiadomienie o zarządzeniu inspekcji przez władzę inspekcyjną, obowiązany jest niezwłocznie przedstawić statek do inspekcji.

Poza tem obowiązani są na żądanie władzy inspekcyjnej przedstawić wszystkie będące w ich posiadaniu dokumenty, odnoszące się do bezpieczeństwa statku, jak również udzielić wszelkich informacyj o stanie bezpieczeństwa statku oraz na żądanie władzy inspekcyjnej opróżnić statek na czas inspekcji.

Od decyzji władzy inspekcyjnej służy właścicielowi, armatorowi lub kapitanowi w ciągu jednego miesiąca od dnia doręczenia decyzji prawo odwołania za pośrednictwem właściwej władzy inspekcyjnej do Ministra Przemysłu i Handlu.

1. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dn. 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich. (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 632).
2. Międzynarodowa Konwencja radjotelegraficzna, podpisana w dn. 25 listopada 1927 r. w Washingtonie. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 430 z 1933 roku).
3. Międzynarodowa Konwencja Telekomunikacyjna, podpisana w dniu 9 — 10 grudnia 1932 r. w Madrycie. (Dz. U. R. P. Nr. 6, poz. z 1935 r.).
4. Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na

morzu, podpisana w dniu 31 maja 1931 r. w Londynie. (Dz. U. R. P. Nr. 88, poz. 815 z 1934 r.).

5. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 4 lipca 1933 roku o zapewnieniu statkom morskim, służącym do przewozu pasażerów, obsługi łodzi i tratew ratunkowych oraz o świadectwach wioślarskich. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 432).
6. Międzynarodowa Konwencja o linjach ładunkowych, podpisana dn. 5 lipca 1930 r. w Londynie. (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 737 z 1930 r.).
7. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 18 października o wolnej burcie statków morskich i o międzynarodowych świadectwach wolnej burty. (Dz. U. R. P. Nr. 95, poz. 739).

KSIĄŻECZKI ŻEGLARSKIE I ZACIĄG

Nikt nie może na obszarze Państwa rozpocząć służby w charakterze marynarza, póki się nie wylegitymuje w urzędzie żeglarskim co do imienia i nazwiska, miejsca urodzenia i wieku oraz póki nie otrzyma książeczki żeglarskiej od tego urzędu.

Jeżeli marynarz jest obywatelem Polski, to nie może on przed ukończeniem 14 roku życia być dopuszczonym do służby na statku, winien on się również wylegitymować co do swego stosunku do służby wojskowej, i o ile jest jeszcze małoletni, wykazać, że został upoważniony przez swego prawnego zastępcę do objęcia służby na statku. Zezwolenia sądu opiekuńczego nie potrzeba.

Marynarz, który już raz otrzymał książeczkę żeglarską, winien dla otrzymania nowej przedłożyć starą książeczkę albo dostatecznie uwiarogodnić jej utratę. O zadośćuczynieniu temu warunkowi urząd żeglarski zaznacza osobną wzmiankę w nowej książeczce żeglarskiej.

W razie uwiarogodnienia utraty książeczki żeglarskiej urząd żeglarski winien w nowej książeczce żeglarskiej obok powyższej wzmianki zaświadczyć uprzedni stopień i dawniejsze stosunki służbowe marynarza, jak również czas trwania poprzedniej służby oraz dane co do zaliczalności ubiegłego okresu ubezpieczenia od inwalidztwa, o ile marynarz w tym kierunku wykaże wystarczające dane.

Marynarz, który — według danych swej książeczki — jest zaciągnięty do służby, nie może być ponownie zaciągnięty, zanim nie wykaże odpowiedniej wzmianki w książeczce żeglarskiej, że dawniejszy jego stosunek służbowy się skończył.

Zaciąg odbywa się przez obustronne zgłoszenie w urzędzie żeglarskim umowy najmu, zawartej z marynarzem. Zaciąg winien być dokonany przed rozpoczęciem podróży albo przed udaniem się w dalszą podróż, a w razie gdyby to bez spowodowania zwłoki w podróży nie było wykonalne, gdy tylko istnieje możność stawienia się w urzędzie żeglarskim; powody opóźnienia lub niedokonania zaciągu należy wnieść do dziennika okrętowego. Przy zaciągu w kraju musi być przedłożona książeczka żeglarska.

Akt zaciągu sporządza urząd żeglarski w formie roli zaciągowej. Jeżeli nie cała załoga zostanie zaciągnięta odrazu jednym aktem zaciągu, to jednak rolę zaciągową należy sporządzać już przy pierwszym akcie zaciągu.

Rola zaciągowa winna zawierać: nazwę i przynależność państwową statku, nazwisko i miejsce zamieszkania kapitana, nazwisko, miejsce zamieszkania i charakter służby każdego marynarza, port rozpoczęcia podróży, warunki umowy najmu, a w szczególności płacę za godziny nadliczbowe, jak również umówione szczególne warunki najmu. Rola winna zawierać dokładne wyszczególnienie dziennych racji żywnościowych i napoi, należnych marynarzowi. Szczególne umowne warunki oficerów mogą być podane w streszczeniu.

Rola podczas podróży musi znajdować się na statku; na żądanie należy ją przedłożyć urzędowi żeglarskiemu.

Zwolnienie z zaciągu odbywa się przez zgłoszenie w urzędzie żeglarskim ukończenia stosunku służbowego ze strony kapitana i zwalniających się marynarzy. Zwolnienie z zaciągu musi nastąpić niezwłocznie po ukończeniu stosunku służbowego i to w urzędzie żeglarskim, właściwym dla portu, w którym statek ma postój, jeżeli inaczej nie umówiono, a w razie utraty statku w pierwszym urzędzie żeglarskim, do którego można się zwrócić.

Przed zwolnieniem z zaciągu kapitan zaświadcza w książeczce żeglarskiej zwalnianego marynarza dotychczasowy jego stopień i stosunek służbowy oraz czas trwania służby i na żądanie jego winien wystawić mu również świadectwo sprawowania, które je-

dnak do książeczki żeglarskiej wpisane być nie może. Świadectwo jest wolne od kosztów i opłaty stemplowej.

Urząd żeglarski, w którym odbywa się zwolnienie z zaciągu, uwierzytelnia bezpłatnie i bez pobierania opłaty stemplowej podpis kapitana na zaświadczeniu i świadectwie.

Ustawa (sukcesyjna niemiecka) o służbie marynarza (żeglarska) z dnia 2.VI 1902 r.

Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 kwietnia 1933 r. o urlopach oficerów polskiej marynarki handlowej (wydane w formie obwieszczenia Dyrektora Urzędu Morskiego).

WYSZKOLENIE OFICERÓW MARYNARKI HANDLOWEJ

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni ma na celu przygotowanie oficerów specjalności pokładowej i maszynowej dla polskiej marynarki handlowej. Nauczaniem teoretycznem w szkole i praktycznem w warsztatach kierują profesorowie mianowani przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

Dla zastosowania wiedzy teoretycznej w praktyce, zapoznania uczniów z charakterem i wymaganiami służby morskiej wogóle, a ze służbą na morskich statkach handlowych w szczególności, uczniowie odbywają pływania na statku szkolnym „Dar Pomorza" i na statkach handlowych, szkolenie praktyczne na statku odbywa się przez oficerów pod kierownictwem kapitana.

OFICEROWIE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ

Celem określenia cenzusu praktyki oficerów marynarki handlowej wprowadza się podział żeglugi na żeglugę przybrzeżną, małą i wielką.

Za żeglugę przybrzeżną, uważa się żeglugę morską w odległości nie dalszej niż 50 mil morskich od morskiej linji wybrzeża Państwa Polskiego.

Za żeglugę małą, uważa się żeglugę, na morzu Bałtyckiem oraz Północnem w granicach od 6⁰ szerokości geograficznej do linji Dover — Calais.

Za żeglugę wielką, uważa się żeglugę, przekraczającą granicę żeglugi małej.

Ustanowione są następujące stopnie oficerów nawigacyjnych Marynarki Handlowej:



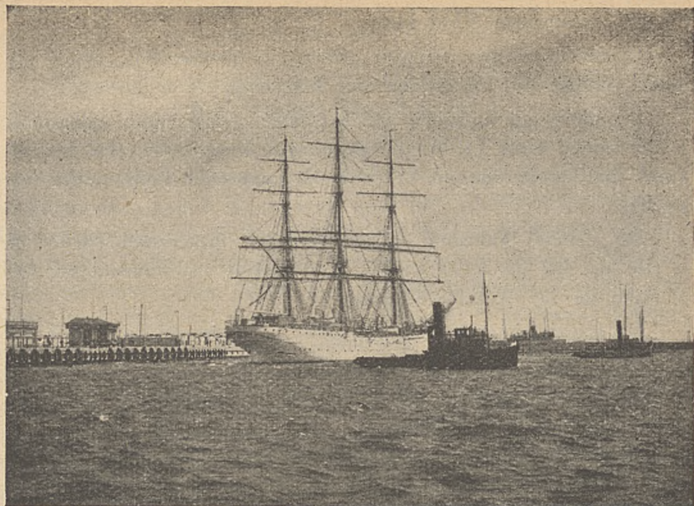
Szkoła Morska w Gdyni

a) Kapitan Wielkiej Żeglugi,
b) Kapitan Małej Żeglugi,
c) Porucznik Wielkiej Żeglugi,
d) Porucznik Małej Żeglugi,
e) Szyper 1-ej klasy,
f) Szyper 2-ej klasy.

Kapitan Wielkiej Żeglugi, ma prawo dowodzić wszelkiemi handlowemi statkami w każdej żegludze.

Kapitan Małej Żeglugi, ma prawo dowodzić wszelkiemi handlowymi statkami w żegludze Małej, lub może być pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach w każdej żegludze. Nie może być jednak zastępcą kapitana w Żegludze Wielkiej.

Porucznik Wielkiej Żeglugi, ma prawo dowodzić statkami handlowemi do 1.000 ton rejestrowych brutto w Żegludze Małej z wyjątkiem statków pasażerskich lub być pomocnikiem kapitana na wszelkich handlowych statkach w każdej Żegludze. Nie może jednak być zastępcą kapitana w Żegludze Wielkiej. Porucznik Małej Żeglugi ma prawo być pomocnikiem kapitana na



Statek szkolny „Dar Pomorza"

wszelkich handlowych statkach każdej Żeglugi, nie może jednak być zastępcą kapitana.

Szyper 1-ej klasy ma prawo dowodzić wszelkiemi statkami handlowemi w Żegludze przybrzeżnej oraz statkami rybackiemi i holownikami w Żegludze Małej i być pomocnikiem kapitana na statkach handlowych towarowych w Żegludze Małej.

Szyper 2-ej klasy ma prawo dowodzić statkami handlowemi do 200 ton rejestrowanych brutto w Żegludze przybrzeżnej, z wyjątkiem statków pasażerskich, dowodzić lichterami morskiemi w każdej żegludze oraz statkami rybackiemi do 35 ton rejestrowych brutto w Żegludze Małej.

W marynarce Handlowej istnieją następujące stopnie oficerów - mechaników:

a) mechanik I-ej klasy,
b) mechanik II-ej klasy,
c) mechanik III-ej klasy,
d) maszynista I-ej klasy,
e) maszynista II-ej klasy,

f) maszynista III-ej klasy.

Celem określenia cenzusu oficerów - mechaników dzieli się statki podług siły maszyn na trzy kategorje.

Do pierwszej kategorji należą statki z maszynami parowemi o sile ponad 1.200 I.K.M. (indykowanych koni parowych), z silnikami spalinowemi ponad 750 W.K.M. (wałowych koni mechanicznych).

Do drugiej kategorji należą statki z maszynami parowemi o sile od 400 do 1.200 I.K.M., z silnikami spalinowemi od 250 W.K.M. do 750 W.K.M. włącznie.

Do trzeciej kategorji należą statki z maszynami parowemi poniżej 400 I.K.M., a z silnikami spalinowemi poniżej 250 W.K.M.

Mechanik I-ej klasy ma prawo kierować maszynami statków handlowych wszystkich kategoryj.

Mechanik II-ej klasy ma prawo kierować maszynami statków II-ej i III-ej kategorji z wyjątkiem statków pasażerskich, a ponadto być kierownikiem maszyn na wszystkich statkach handlowych z wyjątkiem pasażerskich.

Mechanik III-ej klasy ma prawo kierować maszynami statków handlowych III kat. z wyjątkiem statków pasażerskich, być zastępcą kierownika maszyn na statkach handlowych II kat. z wyjątkiem statków pasażerskich, być pomocnikiem kierownika maszyn na wszelkich statkach handlowych.

Maszynista okrętowy I-ej klasy ma prawo: kierować maszynami statków rybackich i holowników o 700 I.K.M. (maszyny parowe) i z silnikami spalinowemi do 375 W.K.M. (maszyny spalinowe) oraz maszynami wszelkich statków III kat. — być pomocnikiem kierownika maszyn na wszelkich statkach handlowych, z wyjątkiem pasażerskich.

Maszynista okrętowy II-ej klasy: kierować maszynami statków rybackich i holowników do 200 I.K.M. i silnikami spalinowemi do 100 W.K.M. — być pomocnikiem maszynisty I-ej klasy.

Maszynista trzeciej klasy ma prawo kierować maszynami spalinowemi o sile poniżej 100 W.K.M.

Statut Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 19931 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Woj-

skowych o kwalifikacjach oficerów w Polskiej Marynarce Handlowej. (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 24).

UMUNDUROWANIE FUNKCJONARJUSZY POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Urzędnicy, funkcjonarjusze niżsi, bosmani oraz marynarze polskiej marynarki handlowej, jak również uczniowie szkoły morskiej w Gdyni mają prawo do noszenia munduru i odznak służbowych. Umundurowanie urzędników składa się z: czapki kroju międzynarodowego koloru ciemno-granatowego, daszek skórzany lakierowany na czarno, otok czapki pokryty czarną morową wstążką, na otoku pod daszkiem złoty sznurek kręcony z guzikami złotemi i kotwicą, na przedzie wielki emblemat; surdutu koloru ciemno-granatowego o wykładanym kołnierzu, dwóch rzędach guzików złotych po pięć sztuk z kotwicą; na rękawach odznaki stosownie do kategorji; kurtki granatowej o wykładanem kołnierzu i dwu rzędach guzików; z boków dwie kieszenie wewnętrzne z klapami; na rękawach odznaki, stosownie do kategorji. Przy surducie obowiązuje biały, stojący kołnierzyk z różkami i czarnym motylkiem, przy kurtce granatowej — kołnierzyk biały, dowolny z długim czarnym krawatem.

Urzędnicy, posiadający dyplom kapitanów marynarki handlowej, na rękawach surduta i kurtki granatowej noszą mały emblemat.

Spodnie do surduta i kurtki granatowej koloru ciemno-granatowego, długie, kloszowe. Płaszcz koloru ciemno-granatowego, kołnierz wykładany otwarty, dwie kieszenie wewnętrzne z klapami. dwa rzędy guzików złotych z kotwicą.

Umundurowanie funkcjonarjuszy w mieście i bosmanów na statkach: czapka — kolor i krój, jak dla urzędników. Mundur — kolor i krój surduta i kurtek, jak dla urzędników. Spodnie i płaszcz — jak dla urzędników.

UMUNDUROWANIE MARYNARZY HANDLOWYCH

Czapka kroju międzynarodowego, koloru ciemno-granatowego, otok pokryty czarną wstążką z odpowiednim napisem z srebrnych liter na przedzie, wstążka z otoku opada z tyłu dwoma końcami.

Bluza-marynarka, ciemno-granatowa, kroju międzynarodowego. Kołnierz niebieski wykładany szeroko, z przodu zapięty czarną

krawatą. Wzdłuż brzegu kołnierza trzy białe paski. Rękawy spięte na dwa guziki złote. Dwie kieszenie zewnętrzne bez klap na piersiach. Spodnie ciemno - granatowe, długie, szerokie, kloszowe. Płaszcz, jak dla urzędników.

Umundurowanie uczniów szkoły morskiej w Gdyni odpowiada umundurowaniu marynarzy, przyczem jednak uczniowie noszą odznaki, przepisane statutem szkoły.

Rozporządzenie Prezesa Ministrów z dnia 12 maja 1922 r. w przedmiocie umundurowania funkcjonarjuszy polskiej marynarki handlowej. (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 348).

PAŃSTWOWA SZKOŁA MORSKA W GDYNI

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni — ul. Morska 83, jest szkołą zawodową typu licealnego i uważa się ją za zakład naukowy wyższy. Podlega on Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Zadaniem Szkoły jest przedewszystkiem przygotowanie przyszłych oficerów pokładowych i oficerów mechaników okrętowych marynarki handlowej oraz przygotowanie do możliwie samodzielnego stosowania nabytej wiedzy fachowej w zawodach pokrewnych.

Szkoła posiada dwa wydziały — nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa około 45 miesięcy, w tem dla nawigatorów około 22 miesięcy pływania na statku szkolnym i handlowym, a dla mechaników na statku szkolnym i na parowcach morskich oraz praktyka w warsztatach mechanicznych.

Rok szkolny rozpoczyna się zasadniczo na początku października po ukończeniu żeglugi letniej i trwa do czerwca. Praktyka letnia rozpoczyna się w czerwcu i trwa do października. Urlopy wydaje się uczniom na ferje świąt Bożego Narodzenia i Wielkiejnocy oraz przed i po praktyce letniej.

W czasie praktyki letniej uczniowie wydziału nawigacyjnego wykonują praktycznie wszystkie obowiązki marynarzy (załogi i oficerów) oraz uczą się pod kierownictwem profesorów Szkoły i oficerów statku obliczeń i spostrzeżeń astronomicznych i nawigacyjnych, prowadzą dzienniki okrętowe i chronometryczne, zaznajamiają się z używaniem przyrządów nautycznych, z olinowaniem i ożagleniem statku, uczą się sterowania, sygnalizacji i wiosłowania, uczniowie zaś wydziału mechanicznego zaznajamiają się praktycznie z rzemiosłem oraz obsługą maszyn okrętowych, kotłów, silników i mechanizmów pomocniczych.

Całkowite ukończenie jednego z wydziałów daje — po nabyciu ustawowego cenzusu morskiego — prawo otrzymania dyplomu porucznika żeglugi małej względnie oficera-mechanika okrętowego III klasy.

Pobyt w szkole nie zalicza się do służby w wojsku i po ukończeniu Szkoły absolwenci są obowiązani odbywać obowiązkową służbę wojskową.

Od wstępujcych do Szkoły wymaga się:

a) wieku 16 do 19 lat

b) ukończenia conajmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z prawami,

c) posiadania świadectwa państwowej odznaki sportowej (obejmującej próbę pływania),

d) poddania się badaniu lekarskiemu przez komisję lekarską przy Szkole lub przy Instytucie Psychotechnicznym (Warszawa, Mokotowska 51-53) dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy,

e) złożenia egzaminów wstępnych z języka polskiego, arytmetyki, algebry, geometrji i fizyki, z zakresu 6 klas według programu gimnazjum państwowego typu matematyczno-przyrodniczego.

Podania o przyjęcie do Szkoły należy nadsyłać do Sekretarjatu Szkoły do dnia 12 lipca, adresując: Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej Gdynia 1, ul. Morska. Podania powinny być podpisane przez rodziców lub opiekunów kandydatów, własnoręczność zaś podpisu musi być stwierdzona urzędowo.

Do podania należy obowiązkowo doręczyć:

a) metrykę urodzenia,

b) dowód obywatelstwa polskiego,

c) ostatnie świadectwo szkolne,

d) zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów stosowania się do przepisów szkolnych i regularnego uiszczania należności za utrzymanie w internacie i podczas praktyki; podpisy na zobowiązaniach powinny być również urzędowo stwierdzone i opłacone znaczkiem stemplowym wartości 5 zł.,

e) dwie fotografje o wymiarze nie mniej niż 4×6 cm, zaświadczone urzędowo na stronie odwrotnej,

f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł. niepodlegającą zwrotowi,

g) świadectwo lekarskie, wydane przez Instytut Psychotechniczy, o ile kandydat dał się tam zbadać.

O ile Szkoła podania nie zwróci, oznaczać to będzie, że kandydat ma stanąć do badania lekarskiego. Osobnych zawezwań Szkoła nie wysyła.

Nowoprzyjęci kandydaci otrzymują urlop do dn. 15.VIII, celem zaopatrzenia się w wymagany ekwipunek, poczem zostaną zaokrętowani na statek szkolny dla odbycia żeglugi próbnej. Dopiero po jej odbyciu i w razie dodatniej opinji Komisji Okrętowej o nadawaniu się do służby morskiej zalicza się kandydata w poczet uczniów Szkoły.

Nieodbycie żeglugi próbnej nawet w części lub uzyskanie ujemnej opinji Komisji Okrętowej powoduje skreślenie ze spisu kandydatów do Szkoły.

Po powrocie z żeglugi ćwiczebnej kandydaci, zaliczeni ostatecznie w poczet uczniów Wydziału Mechanicznego, są obowiązani wykazać się przed rozpoczęciem letnich robót praktycznych w warsztatach szkolnych posiadaniem 2 par granatowych drelichów, potrzebnych do pracy w warsztatach szkolnych.

Po ukończeniu żeglugi próbnej i po zaliczeniu kandydatów w po-

czet uczniów Szkoły pozostają oni nadal na statku szkolnym, który wyrusza z nimi w podróż ćwiczebną zimową.

Podczas żeglugi ćwiczebnej uczniowie obu wydziałów wykonują jednakową praktykę i jeden i ten sam program zajęć.

Uczniowie i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi oraz obowiązani są prać sami swoją bieliznę, drelichy i hamaki.

Jeżeli podczas żeglugi kandydat przekona się, że służba morska jest dla niego za ciężka lub mu nie odpowiada, powinien przez swych rodziców lub opiekunów prosić o zwolnienie ze statku, które nastąpi natychmiast, jeśli statek znajduje się w kraju; o ile statek jest zagranicą, zwolnienie następuje dopiero po powrocie statku do kraju.

Nauka w Szkole jest bezpłatna. Utrzymanie uczniów na statku szkolnym, na stoczni oraz podczas praktyki letniej opłaca internat Szkoły, w którym uczniowie obowiązani są zamieszkiwać podczas pobierania nauki w Szkole.

Każdy z kandydatów przed zaokrętowaniem obowiązany jest uiścić opłaty zgóry odrazu za 2 miesiące, t. j. wpłacić do Kasy Internatu 240 zł.

Wszyscy uczniowie i kandydaci są przez Szkołę obowiązkowo ubezpieczeni od nieszczęśliwych wypadków. Opłata za ubezpieczenie wynosi obecnie 17 zł. rocznie i musi być wpłacona rocznie nie później niż w kwietniu przez uczniów, a przed zaokrętowaniem przez kandydatów.

Uczniowie są obowiązani posiadać podręczniki, wyznaczone przez Szkołę i przyrządy kreślarskie.

Rada Pedagogiczna może przyznać stypendjum niezamożnym uczniom celującym w naukach i sprawowaniu się

Wszyscy uczniowie obowiązani są nosić przepisany mundur i posiadać własny ekwipunek.

Normy żywnościowe i rodzaj odżywiania uczniów i kandydatów na statku szkolnym obowiązują te same co załogę.

Uczniowie i kandydaci zarówno w Szkole jak i na statku szkolnym podlegają w zakresie wychowawczym dyscyplinie wojskowej.

Za czyny karygodne nakłada się kary dyscyplinarne.

PRAWA I OBOWIĄZKI KONSULATÓW

w zakresie prawa morskiego

a) Wydawanie tymczasowych świadectw rejestracji:

Konsulowie Rrzeczypospolitej Polskiej uprawnieni są do wydania statkom handlowym morskim, nabytym zagranicą przez obywateli polskich świadectw o banderze (tymczasowych świadectw rejestracji, ważnych w ciągu roku od dnia wystawienia). Świadectwo takie upoważnia do podniesienia bandery.

b) Kontrola nad polską banderą handlową.

1) Konsul winien donosić Urzędowi Morskiemu w Gdyni: o wszelkich wypadkach podniesienia bandery polskiej, o wypadkach uchybienia godności bandery polskiej, o awarji.

2) Sądowi rejestrowemu w Gdyni o zbyciu zagranicą polskiego statku handlowego, jego zatonięciu lub uznaniu za niezdatny do naprawy.

c) Do obowiązków Konsula należy dozór nad bezpieczeństwem statku handlowego zagranicą. W wypadkach koniecznych konsul przeprowadza inspekcję przy pomocy ekspertów i wydaje certyfikaty bezpieczeństwa.

d) Polskie statki handlowe mogą zagranicą dokonywać zaciągu oraz zwolnienia ze służby marynarzy i oficerów. Zaciąg dokonywa się przed Konsulem i polega na zgłoszeniu. Konsul sporządza rolę zaciągową.

Do kompetencji Konsula Rzeczypospolitej Polskiej należy ingerencja w stosunki służbowe między załogą statku a armatorem względnie kapitanem, repatrjacja w wypadkach zwolnienia marynarza, choroby, awarji statku i t. p.

Poza tem konsul wykonywa władzę sądową i policyjną nad załogą statków handlowych. Może żądać od sądowej władzy miejscowej aresztowania i odstawienia na statek lub do kraju zbiegłych ze statku marynarzy lub oficerów.

e) Konsul uczestniczy przy sprzedaży zagranicą polskiego statku handlowego przez kapitana statku oraz przy zaciąganiu przez kapitana pożyczki bodmeryjnej, koniecznej na wyżywienie załogi, remont i administrację statku.

f) Meldowanie się Kapitanów polskich statków handlowych w Konsulatach Polskich zagranicą.

Niezwłocznie po przybyciu statku do okręgu konsularnego Kapitan statku winien ustnie lub na piśmie zawiadomić o tem Konsula polskiego.

Zawiadomienie powinno zawierać: rodzaj, nazwę, sygnał poznawczy, pojemność brutto i port ojczysty statku, nazwisko i miejsce zamieszkania przedsiębiorcy żeglugowego i właściciela statku, dzień i godzinę wpłynięcia, liczbę oficerów i marynarzy, liczbę pasażerów, którzy mają wylądować, ostatni port, do którego statek zawinął, jak długo statek będzie stać

w porcie, następny port, do którego statek ma zawinąć po odpłynięciu, adres osoby, załatwiającej na miejscu wszystkie sprawy, łączące się z odprawą statku.

Jeżeli statek pozostaje dłużej niż 48 godzin w porcie z siedzibą konsulatu, Kapitan winien niezwłocznie zameldować o tem Konsulowi ustnie lub na piśmie. Jeżeli nie pociągnie to za sobą zwłoki w podróży, Kapitan winien przedstawić jednocześnie rolę zaciągową, czyli spis załogi.

Jeżeli Kapitan liczy się z góry z dłuższym pobytem w porcie niż przez 48 godzin, winien przy pierwszym meldunku przedstawić spis załogi oraz certyfikat okrętowy. Spis załogi aż do odpłynięcia okrętu pozostaje w konsulacie.

Postanowienia powyższe nie stosują się do statków, które zawijają do portu tylko z balastem albo korzystają z portu tylko dla schronienia się przed burzą, niebezpieczeństwem wojny lub wskutek awarji, albo też wreszcie dla uzupełnienia zapasów paliwa, materjałów, albo prowiantu.

g) Ustawa o polskich statkach handlowych z dnia 28.V 1920 r. (Dz. U. R. P. Nr. 47 poz. 285).
Rozporządzenie P. R. P. o bezpieczeństwie statków morskich z dnia 24.XI 30 r. (Dz. U. R. P. Nr. 80 poz. 632).
Ustawa o Izbach Morskich z dnia 18.III 25 r. (Dz. U. R. P. Nr. 36 poz. 243), (Dz. U. R. P. Nr. 17 i 76 z 1930 r.), (Dz. U. R. P. Nr. 18 poz. 117 z 1933 r.).
Ustawa (sukcesyjna) żeglarska z dnia 2.VI 1902 r.
Ustawa (sukcesyjna) o rejestracji marynarzy z dnia 2.VI 1902 r. art. 499 i 686 Niemieckiego Kodeksu Handlowego, Zarządzenie M. P. i H. z dnia 19.XI 1924 r. o meldowaniu się kapitanów polskich statków handlowych w konsulatach polskich zagranicą. (Monitor Polski Nr. 271 poz. 868 i Nr. 280 z 1924 r.).

POBYT W PORCIE I MIEŚCIE PORTOWEM PASAŻERÓW CUDZOZIEMCÓW I CUDZOZIEMSKIEJ ZAŁOGI STATKU

Cudzoziemiec, będący pasażerem statku, który przybił do brzegu polskiego, a nie posiadający wymaganych wiz, może wylądować tylko po uprzedniem uzyskaniu od powiatowej władzy administracyjnej ogólnej przepustki lądowej pasażerskiej.

Przepustka lądowa pasażerska uprawnia w czasie postoju stat-

ku do pobytu wyłącznie w obrębie portu oraz miasta portowego i może być wystawiona jeżeli:

cudzoziemiec posiada bilet dalszej podróży oraz dowód osobisty, stwierdzający jego przynależność państwową;

kapitan statku poświadczy, że cudzoziemiec jest pasażerem statku oraz

względy bezpieczeństwa lub porządku publicznego tak z uwagi na osobę cudzoziemca, jak i na ujawniający się cel wylądowania, nie sprzeciwiają się udzieleniu przepustki.

Jeżeli osoba, posiadająca przepustkę lądową pasażerską, zamierza wydalić się poza obręb portu oraz miasta portowego, obowiązana jest zwrócić się o stosowne zezwolenie do powiatowej władzy administracji ogólnej.

Cudzoziemiec, należący do załogi statku, który przybił do brzegu polskiego, może w czasie postoju statku swobodnie lądować i przebywać w obrębie portu oraz miasta portowego, chociażby nie posiadał wymaganych wiz.

Jeżeli członek załogi statku zamierza udać się poza obręb portu oraz miasta portowego, obowiązany jest zwrócić się o przepustkę marynarską do powiatowej władzy administracji ogólnej.

Przepustka marynarska nie może być wydana, jeżeli proszący nie wykaże, iż jest umieszczony na liście załogi statku, albo jeżeli względy wskazane, w § 16 ust. o cudzoziemcach, sprzeciwiają się podróży jego wgłąb Rzeczypospolitej.

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 8 listopada 1929 roku o ruchu cudzoziemców. (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 575 art. 18, 19).

POLSKIE RYBOŁÓWSTWO MORSKIE

WŁADZE I INSTYTUCJE

Ośrodkiem dysponującym i decydującym w sprawach rybołówstwa morskiego jest Wydział Rybacki Min. Przemysłu i Handlu w Warszawie. Drugą instancją jest Morski Urząd Rybacki w Gdyni. Poza tem istnieje w Gdyni: 1) Morski Instytut Rybacki, placówka społeczna, oraz 2) Stacja Morska w Gdyni z oddziałem na Helu, placówka naukowo-doświadczalna.

CHARAKTERYSTYKA RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

Polskie rybołówstwo morskie, ze względu na rejony dokonywanych połowów da się podzielić na trzy rodzaje: 1) rybołówstwo przybrzeżne, 2) dalsze rybołówstwo Bałtyckie i 3) rybołówstwo dalekomorskie.

Rybołówstwo przybrzeżne nie wymaga wielkich nakładów, wykonywane więc może być przez najuboższych rybaków. Łódka i sieć może być już wystarczającym sprzętem. Jest to jednak najmniej rentowny sposób łowienia, uzależniający rybaka ściśle od pogody i ilości ryb przy brzegu. Rybołówstwo dalsze, natomiast wymaga większych nakładów. Konieczne jest posiadanie kutra z napędem mechanicznym, którego wartość wynosi około 10.000 złotych. Wydajność jednak połowów jest tu niewspółmiernie większa od przybrzeżnego i całkowicie pokrywa koszty zakupu kutra. Przez rybołówstwo dalekomorskie rozumie się połów śledzi na wodach Morza Północnego i innych. Jest to przemysł bardzo kosztowny, bo wymagający poważnych kapitałów dla zakupienia flotylli rybackiej oraz stworzenia własnych magazynów i zakładów przetwórczych. Przy bardzo dużej ilości spożycia śledzi w Polsce przemysł ten ma pomyślne widoki rozwoju.



Latarnia morska na Helu

RYS HISTORYCZNY POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

Polskie rybołówstwo morskie zaczyna się organizować od 1920 roku. Warunki, w jakich znaleźliśmy wówczas nasze wybrzeże, są wszystkiem dobrze znane. Wtedy Rząd tworzy w Wejherowie Morski Urząd Rybacki. W pierwszym rzędzie władze państwowe zajęły się biedną ludnością rybacka. Stan jej posiadania był więcej niż skromny. Posiadali rybacy wprawdzie 61 kutrów motorowych o sile 620 HP, ale większość kutrów była własnością kolonistów niemieckich, którzy je wywieźli przy pierwszej sposobności. Brak narzędzi rybackich, jak sieci, materjałów do ich wyrobu, płótna żeglarskiego i materjałów pędnych do motorów, brak portów i przystani rybackich oraz naukowych i fachowych wskazówek związanych z zawodową pracą rybaka, stwarzał taki stan,

że rybacy nasi wówczas właściwie rybakami nie byli. Pierwszym etapem rozwoju rybołówstwa morskiego był rozwój rybołówstwa przybrzeżnego. Pomoc Rządu szła w kierunku dostrczania rybakom potrzebnego sprzętu, udzielania fachowych wskazówek i szkolenia rybaków, poza tem budowa kutrów rybackich oraz portów dopełniała całokształtu pomocy. Właściwy rozwój rybołówstwa datuje się od roku 1928, kiedy to sprawy rybołóstwa morskiego przejęło Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Wydział Rybacki Departamentu Morskiego tegoż Ministerstwa znalazł swe właściwe miejsce w całości spraw morskich. Od tego roku rybołówstwo morskie wchodzi w następną fazę swego rozwoju. Stopniowo wchodzimy na wody otwarte Bałtyku. Staje się to przez wzrost ilości kutrów motorowych, zdolnych odbywać dalsze podróże i przebywać dłużej na morzu. Rybacy zachęceni większemi plonami w połowach dalszych, przerzucają się masowo z rybołóstwa przybrzenego na dalsze. Poniższa tabela ilustruje stały wzrost ilości kutrów motorowych.

L a t a	1921	1927	1928	1930	1931	1932	1933	1934
Kutry motorowe. .	61	82	108	132	150	155	173	194
Konie mechan. . .	620	970	1190	1950	3166	3290	4855	5415

Dzięki planowej pomocy Rządu, zostają wybudowane porty: w Helu, Jastarni i Gdyni, hala i chłodnia rybna w Gdyni; powstają zrzeszenia rybackie oraz organizuje się przemysł przetwórczy rybny na wybrzeżu, tworząc z Gdyni ośrodek rybacki.

Po opanowaniu wód dalszych Bałtyku, staje przed rybołówstwem zagadnienie bardzo ważne w tej dziedzinie. Polska importuje śledzi przeciętnie rocznie za 15 miljonów złotych. Organizacja więc tego rodzaju rybołówstwa ma wszelkie widoki rozwoju. Ze względu jednak na wymagany poważny kapitał do tego rodzaju rybołóstwa, oraz inne trudności techniczne, z prywatnej inicjatywy powstać ono nie mogło.

Trzeci etap rozwoju rybołówstwa morskiego — rybołówstwo śledziowe zostanie poniżej oddzielnie omówione.

Poniżej przytoczone tablice charakteryzują ilość i wartość polskich połowów morskich.

Lata	Połowy	
	Ilość kg	Wartość w zł.
1921 r.	1.300.000	694.000
1922 „	3.719.000	1.717.000
1923 „	4.120.000	1.447.000
1924 „	2.389.000	2.655.000
1925 „	1.496.949	1.066.045
1926 „	1.812.206	1.795.424
1927 „	1.787.281	2.650.952
1928 „	2.321.149	3.286.741
1929 „	2.782.956	3.630.816
1930 „	3 118.678	3.121.815
1931 „	7.044.390	3.202.442
1932 „	9.063.000	2.559.815
1933 „	13.970.000	2.691.106
1934 „	16.232.557	4.373.709

Połowy Bałtyckie w 1934 roku.

1934 r. miesiące	Razem		W tem szprot	
	Ilość kg	Wartość zł.	Ilość kg	Wartość zł.
I	1.820.610	314.714	1.671.600	200.592
II	2.097.670	281.123	1.991.000	199.100
III	2.209.560	297.326	2.041.600	204.160
IV	456.680	136.830	224.000	17.920
V	134.120	111.807	—	—
VI	256.100	87.471	—	—
VII	221.240	116.382	—	—
VIII	284.950	158.301	—	—
IX	233.840	150.575	450	180
X	564.580	207.636	263.300	42.128
XI	518.880	176.579	386.600	115.980
XII	1.052.490	192.955	869.500	121.730
Razem	9.850.720	2.241.709	7.448.050	901.790



Typy rybaków

Cyfry przytoczone w tablicy pierwszej ilustrują stały poważny wzrost połowów. Przedewszystkiem zaznaczyć należy poważny ich wzrost w roku 1934, sięgający przeszło 16 miljonów kg ryb, a przewyższający połowy roku poprzedniego prawie o 3 miljony kg. Wartość złowionych ryb ogólnie przewyższa rok ubiegły, jednak od kilku lat przy ciągłym wzroście połowów — maleje. Jest to zjawisko nader korzystne dla konsumenta, bowiem otrzymuje on stale tańszą rybę. Natomiast dla rybaka sytuacja ta wcale nie jest pomyślna. Teoretycznie powodowałoby to zubożenie rybactwa, w rzeczywistości niższa cena otrzymywana za złowioną rybę, zmusza rybaka do intensywniejszych i większych połowów.

POŁOWY SZPROTA

Zasługującą na podkreślenie pozycję zajmuje w połowach morskich szprot. Jak wynika z załączonej tabeli (Nr. 2), udział jego wynosi w połowach około 70%, o wartości jednak o wiele mniejszej. Masowo poławiany szprot jest tanim produktem, dostępnym dla najszerszych warstw ludności. Zaznaczyć trzeba, iż w sprzedaży kalkuluje się on jeszcze zadrogo, to też wysiłki sfer miarodajnych idą w kierunku obniżenia cen rynkowych tego taniego i pożywnego produktu. Wielką usługę w połowach szprota

oddał Morski Instytut Rybacki przez dostosowanie do naszych warunków używanego zagranicą t. zw. włoka. Jest to sieć rybacka w kształcie worka, którą ciągnie statek na dwóch linach po dnie morza, zgarniając ogromne ilości ryby. Od chwili zastosowania włoka ciągnionego połów szprota wzrósł kilkakrotnie. Ławice szprotowe są zjawiskiem prawie stałem na naszem wybrzeżu. W przeciągu kilku miesięcy letnich z powodu ciepła ławice zanikają w poszukiwaniu wód chłodniejszych.

Zaznaczyć należy, iż Polska jest krajem, mającym największy połów szprota na zachodzie Europy, i polskie konserwy szprotowe słyną ze swej dobroci, znajdując chętnych nabywców zagranicznych.

POŁOWY DALEKOMORSKIE

Rozwój rybołówstwa dalekomorskiego, trzeciego najtrudniejszego rodzaju rybołówstwa, datuje się od roku 1931. Jak już poprzednio zaznaczono powstanie i rozwój tego rodzaju połowów natrafiał u nas na specjalne trudności. Pierwszą i zasadniczą przeszkodą było to, że połowy śledzi odbywają się na odległem od naszych wybrzeży Morzu Północnem, gdyż Bałtyk nie posiada ich w ilości odpowiedniej, mając widoczne wody nie podatne do ich wyżywienia. Śledź złapany musi być natychmiast zasolony, w przeciwnym wypadku traci na swej wartości i nie nadaje się do późniejszego solenia. W tym też celu statki rybackie są zaopatrzone w beczki tak zwane kantjes (beczki morskie) i w sól, aby bezpośrednio po połowie móc zasolić śledzie.

Przeciętnie statek rybacki może pomieścić około 10 tysięcy kantjes (morskich beczek śledzi). Poławia więc śledzie bez przerwy na morzu w przeciągu około dwóch tygodni, następnie wraca do swego portu macierzystego, wyładowując połów. Podobnie jak szproty, śledź ukazuje się w pewnych okręgach, w masowych ilościach, tak zw. ławicach. Wykorzystanie więc sezonowości ukazujących się ławic ma wielkie znaczenie. To też przemysł ten będzie najwięcej rentującym się dla tych krajów, u brzegów których śledź występuje. Gdynia, jako ośrodek polskiego rybactwa, znajduje się w bardzo niedogodnem położeniu ze względu na rybołówstwo śledziowe. Powstałe w 1931 roku towarzystwo dla połowów śledziowych pod firmą „Morze Północne“, aby ominąć omówione trudności, obrało sobie za bazę operacyjną jeden z portów

Port rybacki w Gdyni



Hel – wieś rybacka

zagranicznych. Niestety, wskutek trudności finansowych, T-wo to musiało się wkrótce zwinąć, natomiast powstało inne, istniejące obecnie, pod nazwą T-wo Dalekomorskich Połowów „Mewa".

Lecz nietylko położenie geograficzne Gdyni było trudnością w organizowaniu przemysłu śledziowego. Brak kapitałów i odpowiednio wyszkolonej i fachowej załogi do statków były trudnościami niemniejszemi. Istniejące T-wo „Mewa" jest spółką polsko-Holenderską.

Załoga statku w większości składa się z Holendrów, zaś rybacy polscy, szkolą się na tych statkach. Stopniowo liczba Polaków wzrasta.

Dla zobrazowania wyników naszych połowów posłuży niżej przytoczona tabela:

Lata	Ilość śledzi kg	Wartość w zł.:
1931 r.	1.300.000	845.000.—
1932 „	1.878.600	1.159.210.—
1933 „	6.341.050	2.853.472.50
1934 „	6.381.837	2.132.000

Ilość złowionych śledzi w r. 1934 jest nieco większa niż w roku poprzednim, wartość natomiast znacznie spadła. Ilości obecnie poławiane, oczywista, nie wystarczają na pokrycie naszego spożycia, gdyż przywóz w 1934 roku tylko śledzi wyniósł 35,5 mil. kg, o wartości przeszło 12 mil. zł., co jest sumą prawie czterokrotnie wyższą od własnych połowów, ale pocieszającym tu jest fakt stałego rozwoju polskiego przemysłu śledziowego i przypuszczać należy, iż w niedługim czasie wytwórczość jego dojdzie do granic naszego zapotrzebowania.

HANDEL ZAGRANICZNY

Polska, posiadająca skromny skrawek morza, potrafiła w niedługim czasie pięknie się na nim zagospodarować. Wyniki osiągnięte w rybołówstwie morskiem są już nadzwyczaj duże, ale nie są jeszcze tak duże, by pokryć całkowite spożycie ryb w Polsce. Poniższa tabela ilustruje nasz import i eksport ryb:

Obroty rybami

Lata	Obroty kg		Obroty tys. zł.		Różnica	
	Przywóz	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Kg	Zł.
1928	86.691.900	1.317.000	62.931,4	4.188,3	83.374.900	58.743
1929	103.502.400	1.333.140	68.571	3.585	102.169.200	64.986
1930	94.854.040	2.155.800	63.858.4	3.010	92.698.200	60.848
1931	53.945.500	1.842.800	31.053	1.851	52.102.700	29.202
1932	45.653.400	1.413.100	20.649	1.344	43.262.200	19.290,5
1933	42.907.177	664.060	16.205	625	42.243.117	16.205
1934	40.618.874	666.169	14.894	609	39.952.705	14.285
W tem śledzie solone						
1928	68.545.400	300	44.219	0,3	68.545.100	44.218,7
1929	83.445.200	17.700	49.117	12	83.427.500	49.105
1930	76.060.400	71.300	46.334	44	75.989.100	46.290
1931	41.758.000	7.700	23.761	3	41.750.300	23.758
1932	38.071.700	500	17.341	5	38.071.200	17.336
1933	36.744.744	199	13.623	0,2	36.744.545	13.621
1934	35.767.924	1.101	12.238	0,7	35.766.823	12.231

Jak widzimy więc import przewyższa kilkakrotnie nasze połowy, wyciągając z Polski pieniądze, któreby mogli zarobić rybacy polscy. Suma 15.5 mil. zł. płacona zagranicy za ryby importowane jest poważną kwotą. W ciągu ostatnich pięciu lat zapłaciliśmy zagranicy około 150 miljonów złotych za samą tylko rybę. Pozycja przywozu ryb morskich jest dosadnym więc dla nas wskaźnikiem konieczności rozwoju naszego rodzimego rybołówstwa. Przez jego rozwój osiąga się wyniki nie tylko wyrażające się kwotą pozostawionych w kraju kilkuset miljonów zł., podnosi się pozatem przez jego rozwój dobrobyt ludności rybackiej, stwarza się rzemiosło, dające pracę bezrobotnym i najważniejsze wychowuje się obywatela, który będzie w przyszłości naszego wybrzeża bronił.

PRZETWÓRCZY PRZEMYSŁ RYBNY

Rozwój przemysłu przetwórczego rybnego łączy się ściśle z rozwojem przemysłu rybołówczego. Brak natomiast przemysłu przetwórczego, hamuje w znacznym stopniu rozwój połowów, gdyż ryba jako produkt bardzo szybko psujący się, musi być natychmiast koserwowana przez wędzenie lub zasalanie. Do gatunków ryb podlegających soleniu należy przedewszystkiem śledź.

Ze względu na młody ten przemysł u nas w Polsce posiadamy niewiele solarni. Zajmują się one soleniem śledzi świeżych, lub przepakowywaniem beczek morskich (kantjes) na beczki handlowe. Beczki morskie, w których się zasalało uprzednio na statku śledzie, muszą być przepakowane na beczki handlowe, gdyż tego wymaga dobroć sprzedawanego towaru. Wędzarnie natomiast przy lekkiem soleniu wędzą rybę, powodując przez to jej trwałość. W roku 1930 posiadaliśmy na naszem wybrzeżu 36 wędzarni o 153 piecach, zaś w roku 1934 mamy wędzarni 39 o 298 piecach. Wzrost ilości pieców w stosunku do niewielkiego wzrostu wędzarni świadczy o powstawaniu na naszem wybrzeżu większych zakładów przetwórczych, zdolnych do masowej przeróbki. Ma to wielkie znaczenie w rybołówstwie, gdyż zważyć należy, że wędzarnie są największym odbiorcą połowów.

ZAMRAŻANIE RYB

Doniosłem znaczeniem dla polskiego rybołówstwa morskiego było wybudowanie w Gdyni Hali i Chłodni Rybnej. W okresach

zwiększonych połowów wędzarnie nie są w możności odbierać całego surowca od rybaków. Niespożyte usługi oddaje rybakom chłodnia rybna, mogąca pomieścić i zamrozić nadwyżkę połowów, zabezpieczając w ten sposób rybę od zepsucia.

PRACA SPOŁECZNA RYBAKÓW

W końcu 1928 roku powstał w Gdyni Morski Instytut Rybacki. Jako placówka społeczna, przy ścisłej współpracy z Morskim Urzędem Rybackim, prowadzi Instytut pracę wśród rybaków. Zasadniczym celem Instytutu jest oświata wśród rybaków w dziedzinie rybołówstwa, dostarczanie nowych narzędzi połowu i szkolenie ich w wykorzystywaniu nowych narzędzi. Doniosłem było wspomniane już poprzednio rozpowszechnienie wśród rybaków włoka szprotowego, co niepomiernie podniosło wydajność tego rybołówstwa. Rok rocznie Instytut organizuje przy Państwowej Szkole Morskiej kursy rybackie. Kursy takie dostarczają wykwalifikowanych rybaków, podnosząc przez to ogólny poziom rybołówstwa. Morski Instytut Rybacki ma dwa doświadczalne statki rybackie: „Ewa“ i „Starnia“. Praca tych dwóch statków oddaje niepomierne usługi polskiemu rybactwu. Poza pracami ściśle naukowemi, oddają one usługi rybakom przez wynajdywanie nowych terenów połowów, stwierdzanie miejsca i ilości zgrupowanych ryb w morzu. Poza tem Instytut udziela subsydjów na cele rybackie, oraz wyznacza stypendja dla zawodowo kształcących się.

GATUNKI RYB MORSKICH

Z gatunków ryb morskich poławianych u naszych wybrzeży występują następujące:

1. Łososie: a) duży, b) mały (mielnica), c) troć;
2. Płastugi: a) stornia, b) zimnica, c) gładzica, d) skrap;
3. Śledzie;
4. Szproty;
5. Węgorze;
6. Wątłusze;
7. Węgorzyce (kwapy);
8. Sieja (głąbiel, brzony);
9. Makrela;
10. Dorsze (pomuchle);
11. Certy.



DZIAŁ V

PAŃSTWA EUROPEJSKIE, POSIADAJĄCE KOLONJE, ORAZ WAŻNIEJSZE KRAJE POZAEUROPEJSKIE

ABISYNJA (Afryka)

Cesarstwo absolutne. Obszar — około 900.000 km². Ludność — około 10 miljonów. Stolica Adis-Abeba. Port — Dżibuti (francuski), ponadto część portu Assab (włoski) nad morzem Czerwonem. Sieć kolejowa ma 783 km długości. Waluta — talar srebrny. Miara wagi — oket = 28 gr. Miara długości — kenda albo kude = 0.48 m.

Produkcja: Głównem zajęciem mieszkańców jest rolnictwo — uprawa kawy, sorgo, durrhy, kukurydzy, wina, oliwek, trzciny cukrowej, bawełny, tytoniu. Lasy kauczukowe i bambusowe. Hodowla — bydło rogate, konie, muły, barany, kozy i owce. Bogactwa kopalne: złoto, sól, żelazo, węgiel — niewyzyskane.

W eksporcie główne pozycje stanowią: kawa, skóry surowe, wosk, kauczuk, durrha, kość słoniowa, złoto. Głównemi artykułami importu są: sól, materjały bawełniane, nafta, mydło, towary żelazne, napoje alkoholowe. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Wielka Brytanja z kolonjami, Francja i kolonje, Egipt, Włochy i Stany Zjednoczone A. P. oraz Japonja.*)

---

*) Zestawienie handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej z poszczególnemi krajami w latach 1933/34 podane jest w oddzielnej tabeli na końcu rozdziału.

ALGERJA (Afryka)

Kolonja francuska. Obszar — 2.196.000 km². Ludność — 6.700 tysięcy. Stolica — Alger. Sieć kolejowa ma 4.839 km długości. Ważniejsze porty — Alger, Oran i Bône. Waluta — frank francuski, miary — system metryczny.

Produkcja: Kraj rolniczy — uprawa zbóż, winorośli, warzyw, alfy, plantacje tytoniu, oliwek, fig, dębu korkowego, palm daktylowych. Hodowla słabo rozwinięta, najpoważniejszą pozycję stanowią owce. Pokłady rudy żelaznej, cynkowej, ołowianej, miedzianej, manganowej i fosfatu. Przemysł słabo rozwinięty. Ze specjalnych przemysłów zasługuje na uwagę fabrykacja tkanin i dywanów.

Głównemi artykułami eksportu są: wino, pomidory, tytoń, papierosy, wełna, skóry, futra oraz wymienione wyżej kopaliny, a przedewszystkiem fosfaty. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: węgiel, wyroby włókiennicze, cukier, maszyny, oleje mineralne, herbata, świece, trunki.

W roku 1933 wartość eksportu Algerji wynosiła 154,2 mil. dol. złotych, importu — 169,3 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym bierze Francja, dalej Stany Zjednoczone A. P., Brazylja, Anglja, Niemcy.

ANGOLA (Afryka)

Kolonja portugalska. Obszar — 1.256.000 km². Ludność — 2.700 tysięcy. Stolica — Sao Paulo de Loanda. Ważniejsze porty: Lobito, Sao Paulo de Loanda i Porto Alexandre. Sieć kolejowa ma 2.276 km długości. Waluta — angolar papierowy. Miary i wagi — system metryczny.

Produkcja: kawa, olej palmowy, korzeń manjokowy, kauczuk, sorgo, kukurydza, orzechy ziemne, tytoń, bawełna, wosk. Hodowla rozwinięta — bydło rogate, nierogacizna i owce. Bogactwa kopalne: miedź, żelazo, złoto, nafta, sól, malachit, djamenty.

Głównemi artykułami eksportu są: djamenty, kawa, kukukurydza, cukier, olej palmowy, skóry, wosk, kość słoniowa. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: materjały bawełniane, środki kom. kolej., wina i napoje, żelazo i stal, drzewo.

W roku 1933 wartość eksportu Angoli wyniosła 5,7 mil. dol. złotych, importu — 5,6 mil. dol. złotych. Największy udział w han-

dlu zagranicznym biorą: Portugalja, Stany Zjednoczone A. P., Anglja, Niemcy.

ARABJA (Azja)

Obszar Arabji zajmuje 6 państw autonomicznych: Królestwo Hedżasu (stolica Mekka), Księstwo Asir (stolica Sabiyah), imanat Jemen (stolica Sana), sułtanat Koweit (stolica Koweit), sułtanat Oman (stolica Maskat), Hadramut. Ogólny obszar — 2.600.000 km². Ludność — około 7 miljonów. Waluta — funt angielski, talar Marji Teresy i rupja indyjska.

Produkcja: w poszczególnych państwach uprawa kukurydzy, zbóż, kawy, tytoniu, palm daktylowych i kokosowych, indygo, winorośli, bawełny, bananów. Hodowla owiec, koni, bydła rogatego i wielbłądów.

W eksporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: zwierzęta, skóry, kawa, owoce i perły. Głównemi artykułami importu są: mąka, ryż, wyroby włókiennicze (bawełniane), wyroby szklane, nafta, cukier.

ARGENTYNA (Ameryka Południowa)

Republika Związkowa, podzielona na 14 prowincyj autonomicznych, z których każda ma swoją konstytucję, swoje ustawodawstwo i prawa specjalne. Prócz tego jest 10 terytorjów i jeden okrąg związkowy: Buenos Aires. Prowincje i terytorja: Buenos Aires (La Plata), Catamarca, Cordoba, Corrientes, Entre Rios, Jujuy, La Rioja, Mendoza, Salta, San Juan, San Luis, Santa Fe, Santiago, Tucuman, Chaco, Chubu, Formo, La Pampa, Los Andes, Missiones, Neuquén, Rio Negro, Santa Cruz, Tierra del Fuego.

Obszar Argentyny — 2.793.000 km². Ludność — 11.847 tysięcy. Stolica — Buenos Aires; główne porty — Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Bahia Blanca, La Plata i Mar del Plata. Sieć kolejowa ma 37.500 km długości. Z dróg wodnych najważniejsze rzeki La Plata i Colorado. Waluta — peso złoty oraz papierowy. Miary — system metryczny.

Produkcja: Kraj rolniczo-pasterski. Uprawa pszenicy, kukurydzy, lnu, owsa, jęczmienia, winorośli, trzciny cukrowej, bawełny. Hodowla bydła rogatego, owiec, koni, mułów, osłów, kóz, trzody chlewnej. Bogactwa kopalne: złoto, srebro, miedź, nafta,

węgiel, żelazo, ołów — słabo wyzyskane. Obok fabryk konserw, fabryk garbarskich i wielkich rzeźni rozwinięty jest przemysł mleczarski.

W eksporcie argentyńskim produkty rolnicze (pszenica, kukurydza) i zwierzęce (wełna, skóry, mięso) stanowią pozycję zasadniczą, w imporcie — materjały budowlane, wyroby włókiennicze, maszyny i narzędzia rolnicze, żelazo, wyroby ceramiczne, oleje mineralne, papier, produkty chemiczne.

W roku 1933 wartość eksportu wynosiła 285,5 mil. dol. złotych, importu — 228,9 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu z Argentyną biorą Stany Zjednoczone A. P., Wielka Brytanja, Italja, Francja, Niemcy.

AUSTRALJA

Związek australijski, w którym władzę wykonawczą w imieniu króla angielskiego sprawuje generalny gubernator wraz z Radą Wykonawczą, składa się z 6 państw autonomicznych i 2 terytorjów: północnego i związkowego, posiada własny parlament związkowy. W skład Związku wchodzą: Nowa Południowa Walja, Wiktorja, Queensland, Australja Płd., Australja Zachodnia i Tasmanja. Pod władzą Związku znajduje się Papua, wyspa Norfolk, oraz administrowana na mocy mandatu Ligi Narodów dawna Nowa Gwinea Niemiecka z wyspami Oceanji (Archipelag Bismarka i wyspy Salomona). Stolica Melbourne. Obecnie budowana jest nowa stolica Canberra. Najważniejsze porty: Sydney, Melbourne, Adelaida, Brisbane, Perth, Newcastle, Hobart (Tasmanja), Moresby (Papua). Sieć kolejowa ma 44.200 km długości. Obszar Związku wraz z Tasmanją — 7.704.000 km^2. Ludność — 6.605 tysięcy. Waluta — funt szterling. Miary — system angielski.

Produkcja: Podstawą gospodarstwa australijskiego jest hodowla, a zwłaszcza owiec, dalej bydła rogatego, koni i świń. Rolnictwo, chociaż zajmuje tylko część terytorjum, odgrywa poważną rolę; uprawa pszenicy, owsa, kukurydzy, jęczmienia, jarzyn, owoców (m. in. banany, ananasy, pomarańcze), ziemniaków, trzciny cukrowej, bawełny, winorośli, ryżu, patatów, tytoniu. Eksploatacja lasów. Bogactwa kopalne: węgiel, srebro, złoto, ołów, miedź, cynk i cyna, cement, wapień, wolfram, azbest, żelazo, bizmut, ochra, mika. Połów pereł. Przemysł rozwinięty, zwłaszcza tkacki i maszynowy, oraz konserwowy i zamrażania mięsa.

W eksporcie zasadniczą pozycję stanowią: wełna surowa, pszenica (ziarno i mąka), nabiał, skóry, ołów, złoto, cyna, cynk miedź, mięso mrożone wołowe, owoce i przetwory, drzewo. W imporcie — bawełna i wyroby, jedwab i wyroby, tytoń, nafta, tran, papier, maszyny i aparaty elektr., żelazo, stal, wyroby metalowe, macica perłowa, różne maszyny, oliwy i smary, odzież, drzewo.

W roku 1933 wartość eksportu Australji wyniosła 290,6 mil. dol. złotych, importu — 174,9 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu z Australją biorą: Wielka Brytanja, Stany Zjednoczone A. P., Indje, Japonja, Francja, Belgja, Niemcy, Italja.

BELGJA (Europa)

Monarchja konstytucyjna. Obszar — 30.000 km². Ludność — 8.248 tysięcy. Stolica Bruksela. Ważniejsze porty — Antwerpja, Bruksela, Gandawa, Bruges - Zeebrugge, Ostenda i Neuport. Sieć kolejowa ma 9.700 km długości. Sieć dróg wodnych spławnych — 1.700 km. Waluta — frank belgijski. Miary — system metryczny.

Belgja posiada w Afryce kolonję Kongo Belgijskie (obszar 2.385.000 km², ludność — 10 miljonów) oraz obszar mandatowy Ruanda-Urundi (obszar — 55.000 km², ludność — 3.500 tysięcy).

Produkcja metropolji: Kraj wysoko uprzemysłowiony. Głównemi gałęziami produkcji jest przemysł mineralny i metalowy, jak również przemysł sukienniczy, przędzalniczy, koronczarski, oraz szklany i ceramiczny, chemiczny i t. d. Specjalnością Belgji jest wyrób wagonów oraz broni. Obok przemysłu wysoko rozwinięte jest rolnictwo, które jednak nie zaspakaja potrzeb rynku wewnętrznego. Głównemi produktami są: pszenica, żyto, jęczmień, owies, ziemniaki i buraki cukrowe. Hodowla koni i bydła. Bogate pokłady węgla i złoża rudy żelaznej.

Z zestawień statystycznych lat ostatnich wynika, że w imporcie wzrasta stale pozycja surowców, artykułów spożywczych i zwierząt żywych, maleje natomiast pozycja wyrobów gotowych, które wysuwają się na czoło eksportu belgijskiego.

W roku 1933 wartość eksportu Belgji wyniosła 391.2 mil. dol. złotych, importu — 411.3 mil. dol. złotych.

B O L I W J A (A m e r y k a P o ł u d n i o w a)

Republika. Obszar — 1.333.000 km². Ludność — około 3 miljonów. Stolica — Sucre; siedzibą rządu jest miasto La Paz. Sieć kolejowa ma 2.418 km długości. Waluta — peso złoty lub boliviano. Miary — system metryczny.

P r o d u k c j a: Głównem bogactwem kraju jest produkcja górnicza. Największa produkcja światowa cyny, oprócz tego kopalnie miedzi, antymonu, srebra, bizmutu, wolframu i złoża nafty. Produkcja rolna pokrywa zaledwie zapotrzebowanie wewnętrzne. Rozwinięta jest natomiast uprawa kawy, kauczuku oraz rośliny coca. Bardzo rozwinięta hodowla bydła rogatego, owiec, kóz i lam. Kraj mało uprzemysłowiony.

W e k s p o r c i e najważniejszą pozycję stanowią: kauczuk, ołów, cyna, srebro, miedź. W i m p o r c i e — mąka pszenna, cukier, materjały wełniane i bawełniane, maszyny i środki lokomocji.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 9.1 mil. dol. złotych, importu 3.8 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Boliwji biorą Stany Zjednoczone A. P., Anglja, Chile i Niemcy.

B R A Z Y L J A ((A m e r y k a P o ł u d n i o w a)

Republika związkowa, składająca się z jednego terytorjum związkowego i terytorjum narodowego Acre oraz 20 stanów: Alagoas, Amazonas, Bahia, Ceara, Espirito Santo, Goyaz, Maranhao, Matto Grosso, Minas Ceraes, Para, Parahyba do Norte, Parana, Pernambuco, Piauhy, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Santa Catharina, Sao Paulo, Sergipe. Obszar 8.525.000 km². Ludność — 44.002 tysiące. Stolica Brazylji — Rio de Janeiro. Najważniejsze porty — Rio de Janeiro, Santos, San Salvador, Recife, Rio Grande, Fortaleza, Maceio, Victoria, Bahia, Manaos, Para, Porto Allegre. Sieć kolejowa ma 31.333 km długości. Sieć dróg wodnych rozwinięta, jedną z najpoważniejszych jest rzeka Amazonka. Waluta — milreis. Miary — system metryczny.

P r o d u k c j a. Brazylja posiada ogromne lasy o różnych gatunkach drzew, jak drzewa kauczukowe, terpentynowe, sosny, cedry, jodły. Produkcja rolna silnie rozwinięta — uprawa kawy, kukurydzy, bawełny, ryżu, trzciny cukrowej, herva matte, fasoli,



Podróż po zalanym brzegu Amazonki

Transport kawy w Sao Paulo

tytoniu, kakao, ziemniaków, zbóż. Zbiory kawy brazylijskiej stanowią 4/5 produkcji światowej. Rozwinięta jest również hodowla bydła rogatego, koni, osłów i mułów, owiec, kóz i świń. Bogactwa kopalne: węgiel, złoto, srebro, nikiel, miedź, sól, djamenty, szafiry, topazy i granaty — słabo wyzyskane. W produkcji przemysłowej najlepiej rozwinięty jest przemysł włókienniczy oraz papierniczy.

Głównemi artykułami eksportu są: kawa, kakao, herva mate (herb. brazyl.), kauczuk, skóry, tytoń. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: pszenica, węgiel, koks, brykiety, tkaniny bawełniane, stal i żelazo, maszyny i aparaty, samochody.

W r. 1933 wartość eksportu Brazylji wyniosła 174 mil. dol. złotych, importu — 136.9. Największy udział w handlu zagr. Brazylji biorą Stany Zjednoczone A. P., Argentyna, Francja, Italja, Holandja, Niemcy i Anglja.

BRYTYJSKA AFRYKA WSCHODNIA

Sudan Anglo-Egipski. Kondominjum, rządzone przez gubernatora generalnego, mianowanego przez Egipt, ale za zgodą Wielkiej Brytanji. Obszar — 2.611.000 km². Ludność — około 5.580 tysięcy. Stolica — Chartum. Najważniejsze porty — Sudan i Suakin. Sieć kolejowa ma 3.370 km długości. Waluta — funt egipski. Miary angielskie.

Produkcja: Na obszarach nawodnionych rozwinięta uprawa bawełny, gumy arabskiej, daktyli, sorgo, orzechów i zboża. Hodowla zwierząt domowych. Sudan dostarcza również kości słoniowej. Kopalnie złota.

W eksporcie najważniejsze pozycje stanowią: bawełna surowa, nasiona bawełniane, guma arabska, konie. Głównemi artykułami importowanemi do Sudanu, są wyroby bawełniane, cukier, stal i żelazo, kawa, węgiel, maszyny i samochody.

W r. 1933 wartość eksportu Sudanu wyniosła 8.8 mil. dol. złotych, importu — 9.5 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagr. Sudanu biorą: Stany Zjednoczone A. P., Egipt, W. Brytanja, Indje i Abisynja.

Somali. Północna część półwyspu Somali, pozostająca pod protektoratem brytyjskim. Obszar — 176.000 km², ludność — około 350 tysięcy. Stolica i główny port — Berbera.

Mieszkańcy wybrzeży żyją z uprawy roli, łowiectwa, hodowli

bydła i rybołówstwa. Handel zagraniczny słabo rozwinięty. Wywozi się myrrę, kadzidło, skóry, owce i kozy, wosk, gumę, kość słoniową i strusie pióra. Przywóz — wyroby tekstylne, ryż.

Uganda. Protektorat brytyjski. Obszar — 244.000 km². Ludność — 3.585 tysięcy. Siedziba gubernatora — Entebbe. Port — Bell. Waluta — szyling ang. lub floren. Miary — angielskie.

Produkcja. Uprawa bawełny, kawy, trzciny cukrowej, tytoniu, bananów, pieprzu i kakao. Chów zebu. Z kopalin — cyna. Głównemi artykułami eksportowemi są: bawełna, kawa, barwniki, nasiona, kauczuk, kość słoniowa, skóry. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: wyroby bawełniane, nafta, papierosy, żelazo i wyroby, worki, maszyny, samochody. Uganda prowadzi handel głównie z W. Brytanją, Stanami Zjednoczonemi A. P., Indjami.

Kenja. Kolonja i protektorat brytyjski. Obszar—583.000 km². Ludność — 3.076 tysięcy. Stolica — Nairobi. Waluta — szyling wschodn. afryk. Miary angielskie.

Produkcja mało rozwinięta. W dolinach udaje się bawełna sizal, trzcina cukrowa, herbata, ryż kukurydza, kaszawa, palmy kokosowe, kauczuk, kawa, na wyżynach zaś zboża, ziemniaki i jarzyny. Dużą rolę odgrywa hodowla owiec, wielbłądów i strusi oraz gospodarstwo mleczne. Bogactwa mineralne mało zbadane. Znajdują się tu pokłady siarki, sól, złoto, grafit, mangan i opal.

Głównemi artykułami eksportu są: bawełna, kawa, kukurydza, skóry, kość słoniowa, nasiona, sizal, cukier, oliwki, drzewo. Natomiast w imporcie główne pozycje stanowią: wyroby bawełniane, chemikalja, maszyny, samochody, traktory, wyroby żelazne, tytoń, ryż. Kenja prowadzi handel głównie z W. Brytanją i Indjami.

W roku 1933 wartość eksportu Kenji i Ugandy wyniosła 14.2 mil. dol złotych, importu — 12.7 mil. dol. złotych.

Tanganika. Brytyjski obszar mandatowy. Terytorjum jest administrowane przez gubernatora angielskiego. Obszar — 969.000 km². Ludność — 5.150 tysięcy. Stolica — Dar-es-Salam. Główne porty — Tanga i Dar-es-Salam. Sieć kolejowa ma około 2.077 km długości. Waluta — szyling wschodnio-afryk. Miary angielskie.

Produkcja: Uprawa bawełny, kawy, sizalu, orzecha ziem-

nego, herbaty, tytoniu, trzciny cukrowej i kauczuku. Hodowla bydła rogatego, kóz i owiec. Bogactwa kopalne: sól, cyna, żelazo, złoto, miedź, mika — słabo wyzyskane.

Najważniejszemi artykułami eksportu są: sizal, bawełna, kopra, kawa i skóry, orzeszki ziemne, kość słoniowa, złoto, djamenty. W imporcie główne pozycje stanowią: wyroby bawełniane, artykuły spożywcze, wyroby metalowe, maszyny, nafta, alkohol i napoje spirytusowe.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 6.9 mil. dol. złotych, importu — 5.4 mil. dol. złotych. Tanganika prowadzi handel głównie z W. Brytanją, Indjami, Niemcami i Japonją.

BRYTYJSKA AFRYKA ZACHODNIA

Gambja. Najstarsza brytyjska kolonja w Afryce zach. oraz protektorat. Obszar — 10.000 km^2. Ludność — 200 tysięcy. Stolica i port — Bathurst. Waluta — funt szterling. Miary angielskie.

Produkcja: uprawa ryżu, prosa, kukurydzy, piassawy, patatów, orzechów, migdałów i owoców. Hodowla bydła.

W eksporcie najważniejsze pozycje stanowią: skóry, ryż, orzechy palmowe, wosk. Import do Gambji obejmuje wyroby bawełniane, ryż, cukier i tytoń. Gambja prowadzi handel głównie z W. Brytanją i Francją.

Sierra Leone. Kolonja i protektorat brytyjski. Obszar — 71.000 km^2. Ludność — 1.800 tysięcy. Stolica — Freetown, największy port Afryki Zachodniej. Sieć kolejowa ma 571 km długości.

Produkcja bardzo słabo rozwinięta — ryż, piassawa, kawa, kakao, rafja, migdały, orzechy kola, oliwa palmowa i owoce.

Głównemi artykułami importu są: wyroby bawełniane, węgiel i tytoń, sól, żelazo, worki. W eksporcie najważniejsze pozycje stanowią: orzechy palmowe, djamenty, złoto, kakao, piassawa, orzechy kola, skóry.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 2.8 mil. dol. złotych, importu — 3.8 mil. dol. złotych. Sierra Leone prowadzi handel głównie z W. Brytanją.

Złote Wybrzeże. Kolonja i protektorat brytyjski w Gwinei zachodniej. Obszar — 204.000 km^2. Ludność — 2.965 tysięcy. Stolica — Akra. Główne porty — Akra, Sekondi. Koleje długości 826 km.



Tratwa kokosowa

P r o d u k c j a: głównem bogactwem kraju są znaczne złoża manganu i djamentów, jak również pokłady złota. Produkcja owoców południowych, orzechów kokosowych, oliwy palmowej, kauczuku, orzechów kola, kakao.

W e k s p o r c i e główną pozycję stanowi: kakao, orzechy kokosowe, kopra, dalej złoto i proszek złoty, djamenty, orzechy kola, ruda manganu, drewno ozdobne; głównemi artykułami i m p o r t u są: artykuły spożywcze, spirytualja, tkaniny bawełniane, samochody, wyroby z żelaza i stali.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 25.2 mil. dol. złotych, importu — 16.5 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Złotego Wybrzeża biorą: W. Brytanja, Stany Zjednoczone A. P., Francja.

K r a j T o g o. Brytyjski obszar mandatowy, rządzony przez gubernatora angielskiego ze Złotego Wybrzeża. Obszar — 34.000 km^2. Ludność — 300 tysięcy. Główne miasto — Jendi.

W e k s p o r c i e główną pozycję stanowi kakao, dalej migdały, bawełna, olej palmowy, orzechy kola; w i m p o r c i e — wyroby bawełniane, sól i tytoń, produkty spożywcze.

Nigerja. Kolonja brytyjska. Obszar — 877.000 km². Ludność 19.300 tysięcy. Stolica — Lagos. Najważniejsze porty — Port Lagos, Colabar i Port Harcourt. Sieć kolejowa ma 2.808 km długości.

Produkcja: obok eksploatacji bogactw roślinnych: migdały, olej palmowy, orzechy palmowe, kauczuk, bawełna, kakao, hodowla owiec i kóz oraz górnictwo (cyna, węgiel, ruda żelazna). W eksporcie ważniejsze pozycje stanowią: kakao, oliwa palmowa, skóry, cyna, bawełna surowa i orzechy palmowe. Nigerja importuje sól, tytoń, ryż, oleje mineralne, cement, mydło, wyroby bawełniane, worki, stal, żelazo i wyroby żelazne, maszyny, samochody.

W roku 1933 wartość eksportu wyniosła 28.8 mil. dol. złotych, importu — 20.8 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Nigerji biorą Stany Zjednoczone A. P., Wielka Brytanja i Niemcy.

Kamerun Brytyjski. Brytyjski obszar mandatowy, zarządzany przez gubernatora nigeryjskiego. Obszar — 89.000 km². Ludność 782 tysiące. Stolica terytorjum — Bonca. Główny port — Victorja.

Głównemi produktami są: kawa, olej palmowy, kakao, kauczuk, kość słoniowa, tytoń. Hodowla bydła. Bogactwa kopalne: złoto i ruda żelazna.

Głównym artykułem eksportu jest kakao, dalej kauczuk, ziarna palmowe, oliwa palmowa i orzechy kola, skóry. W imporcie główne pozycje stanowią: wyroby bawełniane, alkohol, chemikalja, żelazo i wyroby, drzewo, sól, nafta.

CEJLON

Wyspa na oceanie Indyjskim, stanowiąca kolonję Wielkiej Brytanji. Obszar 66.000 km². Ludność — 5.427 tysięcy. Siedzibą władz jest Colombo. Główne porty: Colombo, Jaffna, Pointe de Galle, Moratuwa, Negombo, Matara, Battikaloa, Trincomalee. Sieć kolejowa ma 1.171 km. długości. Waluta — rupja indyjska. Miary — maund = 82.28 ang. funt., ster. = 2.057 ang. funt.

Produkcja: Ludność trudni się głównie uprawą roli: uprawa ryżu, owoców, herbaty, kakao, cynamonu, tytoniu. Plantacje palm kokosowych i kauczuku. Hodowla słabo rozwinięta. Górzyste

wnętrze kraju obfituje w metale: grafit (największa produkcja światowa) i drogie kamienie (rubiny, szafiry i t. d.). Połów pereł. Produkcja przemysłowa na większą skalę nie istnieje.

Głównemi artykułami eksportu są: herbata, kakao, cynamon, olej kokosowy, orzechy kokosowe, kopra i kauczuk surowy. W imporcie główne pozycje stanowią: ryż, cukier, nawozy, oleje mineralne, węgiel, stal, tkaniny bawełniane i samochody.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 49.6 mil. dol. złotych, importu — 44.3 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Cejlonu biorą W. Brytanja, Japonja, Australja, Stany Zjednoczone A. P.

CHILE (Ameryka Południowa)

Republika, złożona z 23 prowincyj i jednego terytorjum. Obszar — 742.000 km². Ludność — 4.402 tysiące. Stolica — Santiago de Chile. Głównym portem jest Valparaiso, oprócz tego San Antonio, Antofagasta, Constitution, Taltal (port saletrowy). Sieć kolejowa ma 8.661 km długości. Waluta — peso. Miary — system metryczny. Do Chile należą Wyspy Wielkanocne i Sala y Gomez na Oceanie Spokojnym.

Produkcja: Rolnictwo i hodowla zaspakajają jedynie zapotrzebowanie rynku wewnętrznego. Głównem bogactwem jest górnictwo (saletra, żelazo, węgiel, miedź, srebro, ołów i t. d.) i związany z niem przemysł zwłaszcza saletrowy.

Głównemi pozycjami w eksporcie są kopaliny (saletra, miedź, żelazo), a z produkcji rolniczej i hodowlanej owoce, rodzynki, wełna. W imporcie cukier, worki i opakowania, nafta i węgiel, ryż, wyroby żelazne, maszyny.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 43.8 mil. dol. złotych, importu — 22.1 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Chile biorą Stany Zjednoczone A. P., W. Brytanja, Niemcy, Italja i Japonja.

CHINY (Azja)

Republika, w skład której prócz 18 prowincyj Chin Właściwych (obszar 5.059.000 km²) z głównemi miastami: Pekin, Nankin, Kanton, wchodzi Sin-Kiang czyli Turkiestan Chiński (1.823.000 km²) z głównem miastem Urumczi oraz zależne od

władz chińskich Tybet (736.000 km^2) z głównem miastem Lhassa i Mongolja Południowa (2.348.000 km^2). Obszar ogólny — 9.966.000 km^2. Ludność około 450 miljonów. Z pośród szeregu portów najważniejsze są Szanghaj, Kanton, Nankin, Hanghou. Sieć kolejowa ma 16.000 km długości. Doskonała sieć dróg wodnych śródlądowych, z których głównemi są: Huang-he na północy, Jang-tse-kiang w Chinach Centralnych i Si-kiang na południu. Liczne kanały. Waluta — system pieniężny, oparty na srebrnej walucie, pieniądz obiegowy odrębny dla prawie każdej prowincji, jak teal, dolar srebrny chiński, banknoty, drobne srebro i miedziane pieniądze. System miar również bardzo chaotyczny, między innemi cz'i = 0.358 m, lang (Tael) = 37.773 gr. tou = 10.355 lt.

Produkcja: Uprawa ryżu, herbaty, bawełny, zbóż, kukurydzy, prosa, soji, konopi, juty, lnu, trawy chińskiej, trzciny cukrowej, tytoniu, cynamonu, indygo, imbiru, jarzyn i owoców. Hodowla jedwabników. Prócz bydła rogatego i świń hodowane są: konie, owce, kozy, muły, osły, wielbłądy yaki oraz ptactwo domowe. Chiny bogate są w kopaliny, w słabym stopniu dopiero eksploatowane; węgiel i rudę żelazną na północy, cynę, miedź, ołów, srebro, sól, złoto, naftę, glinki porcelanowe na południu.

Chiny są krajem drobnego przemysłu i rękodzielnictwa, obecnie rozwija się również wielki przemysł jedwabniczy, bawełniany, wełniany, papierniczy, cementowy, szklany, skórny, żelazny.

Głównemi artykułami eksportu są: jedwab i wyroby jedwabne, soja, cyna, jaja, oleje, bawełna, skóry, futra, herbata, rośliny lekarskie. W imporcie główne pozycje stanowią wyroby bawełniane i wełniane oraz metalowe, chemikalja, nafta, cukier i artykuły spożywcze, maszyny i wyroby tytoniowe.

W r. 1933 wartość eksportu Chin równała się sumie 125.1 mil. dol. złotych, importu — 276 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Chin biorą: Japonja, Stany Zjednoczone A. P., W. Brytanja, Indje, Niemcy, Francja, Indochiny, Z. S. S. R.

COSTA RICA (Ameryka Środkowa)

Republika. Obszar — 60.000 km^2. Ludność — 552.000. Stolica — San José. Najważniejsze porty: Puerto Limón na morzu Karaibskiem i Puntarena na Pacyfiku. Sieć kolejowa ma 700 km długości. Z kilkunastu rzek spławnych najważniejsza jest San Juan. Waluta — colon. System miar metryczny.

P r o d u k c j a: głównem zajęciem ludności jest rolnictwo, zwłaszcza uprawa kawy i bananów, trzciny cukrowej, kakao, ryżu, kukurydzy oraz kauczuku, ziemniaków, jarzyn, owoców podzwrotnikowych i bobu. Na obszarach stepowych rozwinięta hodowla bydła, która jednak nie zaspakaja nawet zapotrzebowania wewnętrznego. Bogactwa kopalne mają być znaczne, ale są niewyzyskiwane poza złożami złota i srebra. Przemysł słabo rozwinięty, głównie rolniczy.

W eksporcie główne pozycje stanowią: kawa, banany, drzewo, cukier, kakao, złoto i srebro. Głównemi artykułami przywozowemi są: wyroby włókiennicze, konserwy spożywcze, mąka, pszenica, wino, tłuszcze i smary, produkty farmaceutyczne i chemiczne, papier, maszyny, cement.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 7.6 mil. dol. złotych, importu — 4.9 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Costa Rici biorą Stany Zjednoczone A. P., W. Brytanja i Niemcy.

C Y R E N A I K A (A f r y k a)

Kolonja włoska. Obszar — 738 tysięcy km². Ludność — 161 tysięcy. Główne miasto — Bengasi. Waluta — lir włoski. Miary — system metryczny.

P r o d u k c j a: plantacje palm daktylowych, chleba świętojańskiego, migdałów i fig, uprawa jęczmienia. Rozwinięta hodowla owiec.

W e k s p o r c i e główne pozycje stanowią: jęczmień, gąbki, skóry wołowe i owcze, wełna. Głównemi artykułami i m p o r t u są: bydło, nasiona oleiste, wyroby przędzalnicze, węgiel, drzewo, nafta.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 0.6 mil. dol. złotych, importu — 4.8 mil. dol. złotych.

D A N J A (E u r o p a)

Królestwo konstytucyjne, zajmujące większą część półwyspu Jutlandzkiego oraz szereg wysp, z których największe Zelandja, Fjonja, Laaland, Falster. Obszar (łącznie z wyspami) — 44.400 km². Ludność — 3.635 tysięcy. Stolica — Kopenhaga. Najważniejsze porty — Kopenhaga, Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Odense. Sieć kolejowa ma długości 5.126 km. Waluta — korona duńska. Miary

system metryczny. Jedyną kolonją Danji jest wyspa Grenlandja na Oceanie Północnym (obszar części wolnej od lodów — 313.000 km². Ludność — 17 tysięcy).

Produkcja metropolji: Kraj wybitnie rolniczy: uprawa pszenicy, żyta, jęczmienia, owsa, strączkowych, roślin pastewnych, buraków cukrowych, ziemniaków. Produkcja ta jednak nie pokrywa zapotrzebowania wewnętrznego. Wysoko postawione ogrodnictwo i sadownictwo. Gospodarstwo Danji jest nastawione na hodowlę: chów bydła, koni, nierogacizny i drobiu. Wielki przemysł prawie że nie istnieje z powodu braku węgla i metali pożytecznych, natomiast bardzo wysoko jest postawiony przemysł mleczarski i rzeźniczy, oraz młynarski, piwowarski, gorzelniczy, cukrowniczy i browarniany.

Na eksport składają się głównie produkty gospodarki hodowlanej, jak nierogacizna, bydło, masło, mleko, jaja, sery i t. p. importuje się głównie zboże, wyroby tkackie i metalowe, węgiel, drzewo i makuchy.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 171.4 mil. dol. złotych, importu — 181 mil. dol. złotych.

REPUBLIKA DOMINIKAŃSKA

Republika, zajmująca wschodnią część wyspy Haiti w grupie W. Antylów. Obszar — 50.000 km². Ludność 1.275 tysięcy. Stolica— Santo Domingo. Główne porty — Santo Domingo, Macoris i Puerto Plata. Sieć kolejowa ma 644 km długości. Waluta — dolar amer. Stanów Zjednoczonych. Miary — system metryczny.

Produkcja: Kraj o bardzo urodzajnej glebie i bogatej, podzwrotnikowej roślinności. Uprawa trzciny cukrowej, tytoniu, kawy, kakao, bananów. Hodowla bydła rogatego, koni, mułów, kóz, nierogacizny i drobiu. Eksploatacja lasów (szlachetne gatunki drzewa). Bogactwa kopalne (złoto, miedź, żelazo, nafta, węgiel, srebro, platyna, rtęć, sól kamienna) zupełnie nie wyzyskane. Przemysł nierozwinięty.

W eksporcie główne pozycje stanowią: cukier, tytoń, kawa i kakao. Głównemi artykułami importu są: produkty zwierzęce, zwłaszcza tłuszcze, mąka pszenna, makaron, sucharki, wyroby bawełniane, zwłaszcza płótno, wyroby skórzane, drzewo sosnowe i meble, gazolina i nafta, oleje mineralne.

W r. 1933 wartość eksportu Republiki Dominikańskiej wyniosła 10.1 mil. dol. złotych, importu — około 7 mil. dol. złotych. Stosunki handlowe utrzymuje Republika Dominikańska głównie ze Stanami Zjednoczonemi A. P.

EGIPT (Afryka)

Królestwo konstytucyjne. Obszar — 1 miljon km². Ludność — 15.070 tysięcy. Stolica — Kair. Główne porty — Aleksandrja, Port Said, Suez. Sieć kolejowa ma około 4.505 km długości. Główną drogą wodną jest Nil. Waluta — funt egipski. Miary — pojemności: ardeb — 198 litrów, wagi: cantar — 44.93 kg, długości: metr, rolnicze: feddan — 4.200.83 m².

Produkcja: Kraj rolniczy (dorzecze Nilu). Uprawa bawełny, ryżu, cebuli, pszenicy, jęczmienia, trzciny cukrowej, winorośli i drzew owocowych (figi, palmy daktylowe). Chów zwierząt domowych wobec braku pastwisk słabo rozwinięty. Produkcja górnicza nierozwinięta, nieznaczne bogactwa kopalne: saletra, sól, materjały budowlane (porfiry, zielone marmury, granit, alabaster i glinki). Przemysł w początkowem stadjum rozwoju: cukrowniczy, cementowy, przędzalniczy i tkacki, tytoniowy, alkoholowy.

W eksporcie główną pozycję stanowi bawełna, dalej cebula, cukier, papierosy i skóry. Głównemi artykułami importu są wyroby przemysłowe i tekstylne, tytoń i węgiel.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 95.3 mil. dol. złotych, importu — 88.3 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Egiptu biorą W. Brytanja, Stany Zjednoczone A. P., Francja i Italja.

EKWADOR (Ameryka Południowa)

Republika (17 prowincyj i terytorjum Colon, które tworzą wyspy Galapagos). Obszar — około 307.000 km². Ludność 2 miljony. Stolica — Quito. Główne porty — Guayaquil, Bahia, Manta, Puerto Bolivar i Esmeraldas. Sieć kolejowa ma zaledwie 661 km długości. Waluta — sucre. Miary — system metryczny.

Produkcja: Kraj przeważnie rolniczy. Uprawa kakao, kawy, trzciny cukrowej, bawełny, tytoniu, kauczuku, bananów, zbóż i ziemniaków. Hodowla bydła rozwinięta w strefie centralnej. Znaczne bogactwa kopalne: złoto, srebro, miedź, nafta, siarka,

w słabym stopniu wyzyskane. Przemysł słabo rozwinięty, kapeluszniczy, przędzalniczy.

Głównemi artykułami eksportu są: kakao, kawa, kauczuk, skóry, orzechy tagua, kapelusze słomkowe (panama), nafta. W imporcie główne pozycje stanowią: tłuszcze, mąka pszenna, oleje mineralne, tkaniny bawełniane, maszyny i aparaty.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 7 mil. dol. złotych, importu — 5 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą Stany Zjednoczone A. P., W. Brytanja, Niemcy, Italja, Peru.

ERYTREA (Afryka)

Kolonja włoska. Obszar — 119.000 km². Ludność — 600 tysięcy. Główne miasto — Asmara. Główny port — Massaua. Sieć kolejowa mało rozwinięta — 337 km.

Produkcja: Uprawa pszenicy, jęczmienia, kukurydzy, bawełny, tytoniu, bananów. Hodowla kóz, owiec, wielbłądów. Przemysł czysto rolniczy, oraz warzelnie soli.

W eksporcie główne pozycje stanowią skóry, nasiona palmowe, sól, perły, szydkret, kawa. Głównemi artykułami importu są tkaniny bawełniane, oleje mineralne, cement, cukier, drzewo.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 3.5 mil. dol. złotych, importu — około 7.1 mil. dol. złotych.

FILIPINY

Grupa wysp w archipelagu malajskim, należąca do Stanów Zjednoczonych A. P. Obszar ogólny — 296.000 km². Ludność — 12.647 tysięcy. Stolica i główny port — Manila. Waluta — peso Miary, — jak w Stanach Zjednoczonych.

Produkcja: Uprawa ryżu, trzciny cukrowej, kukurydzy, tytoniu, orzechów kokosowych, kakao, konopi, bananów, kauczuku. Plantacje drzewa gumowego. Duże lasy we wnętrzu kraju. Hodowla bydła, koni i mułów oraz świń, kóz i owiec. Bogactwa kopalne: złoto, srebro, ołów, miedź, cynk, żelazo, węgiel — słabo wyzyskane.

Głównemi artykułami eksportu są: tytoń i wyroby, cukier, drzewo, konopie, olej kokosowy, kopra. W imporcie główne

pozycje stanowią: wyroby bawełniane, żelazo, stal i wyroby, produkty spożywcze, samochody, papier i wyroby, węgiel, nafta.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 87.2 mil. dol. złotych, importu — 60.3 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Filipin biorą Stany Zjednoczone A. P., W. Brytanja, Hiszpanja, Japonja.

FORMOZA (Azja)

Wyspa na morzu Chińskiem, należąca do Japonji. Obszar (wraz z przyległemi wysepkami) — 36.000 km^2. Ludność — 4.992 tysiące. Stolica — Taihoku. Główne porty — Kilung, Takau. Sieć kolejowa ma 829 km. Waluta i miary, jak w Japonji.

Produkcja: Około 3/4 powierzchni pokrywają lasy, mające charakter podzwrotnikowy. W produkcji rolniczej główną podstawę stanowi ryż, dalej uprawa trzciny cukrowej, herbaty, trawy chińskiej i juty, tytoniu, bananów, pomarańczy i ananasów. Produkcja opium i kamfory (drzewo kamforowe). Bogactwa kopalne: węgiel brunatny, złoto (niewielkie ilości), srebro, miedź, nafta, siarka. Rybołówstwo.

Głównemi artykułami eksportu są: herbata, węgiel, cukier, alkohol, ryż, kamfora, konopie i juta. W imporcie główne pozycje stanowią: makuchy sojowe, ryż (tańsze gatunki), cukier (surowiec), soja, nafta, tkaniny bawełniane, tytoń.

W r. 1933 Formoza eksportowała towarów za 49.8 mil. dol. złotych, importowała za 36.7 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Chiny, Stany Zjednoczone A. P., Hong-Kong, Indje Holenderskie.

FRANCJA (Europa)

Republika. Obszar — 551.000 km^2. Ludność — 41.860 tysięcy. Stolica — Paryż. Główne porty: Dunkierka, Calais, Rouen, Marsylja, Le Havre, Bordaux. Sieć kolejowa ma 43.500 km długości. Sieć dróg wodnych wynosi 11.316 km. Głównemi zaś są: Sekwana, Rodan, Saona, Ren, Loara, Marna. Waluta — frank francuski. Miary — system metryczny.

Do Francji należą następujące posiadłości:

W Afryce: Afryka Równikowa Francuska: (obszar ogólny 2.370.000 km^2, ludność 3.200 tysięcy): Gabon

(obszar 277.000 km²), Kongo środkowe (obszar 410.000 km²), Ubangi - Chari (obszar 558.000 km²), Czad (1.120.000 km²), Afryka Zachodnia Francuska (obszar ogólny 4.600.000 km², ludność — około 14.600 tysięcy): Dakar z przynależnościami (obszar — 200 km², ludność — 54 tysiące), Senegal (obszar — 201.000 km², ludność — 1.584 tysiące), Maurytanja (obszar — 835.000 km², ludność — 324 tysiące), Gwinea Francuska (obszar — 251.000 km², ludność — 2.237 tysięcy), Wybrzeże Kości Słoniowej (obszar 494.000 km², ludność — 3.900 tysięcy), Dahomey (obszar — 122.000 km², ludność — 1.112 tysięcy), Sudan Francuski (obszar — 1.506.000 km², ludność — 3.565 tysięcy), Nigerja (obszar — 1.251.000 km², ludność — 1.800 tysięcy); Algerja (obszar — 2.196.000 km², ludność — 6.700 tysięcy), Somali fran. (obszar 22.000 km², ludność 70 tysięcy), Madagaskar z przynależnościami (obszar — 616.000 km², ludność — 3.820 tysięcy), Marokko (obszar — 415.000 km², ludność — 5.500 tysięcy), Réunion i wyspy przynależne (obszar 2.400 km², ludność — 200 tysięcy), Tunis (obszar — 125.000 km², ludność — 2.500 tysięcy) Kamerun franc. — mandat — (obszar — 430.000 km², ludność — 2.250 tysięcy), Togo franc. — mandat (obszar — 52.000 km², ludność — 752 tysiące);

W Ameryce: wyspy św. Piotra i Miquelon (obszar — 200 km², ludność — 4 tysiące), Guadelupa (obszar — 1.800 km², ludność — 270 tysięcy), Martynika (obszar — 1.000 km², ludność — 240 tysięcy), Gujana Francuska (obszar — 90.000 km², ludność — 30 tysięcy);

W Azji: Posiadłości francuskie w Indjach (obszar — 500 km², ludność 290 tysięcy), Indochiny franc. (obszar ogólny 737.000 km², ludność około 21.900 tys.): Annam (obszar — 150.000 km², ludność — 5.122 tysiące), Kambodża (176.000 km², ludność — 2.806 tysięcy), Kochinchina (obszar — 64.000 km², ludność 4.484 tysiące), Laos (obszar — 232.000 km², ludność — 944 tysiące), Tonkin (obszar — 116.000 km², ludność — 8.096 tysięcy); Kuang Czen Wan (obszar — 800 km², ludność — 250 tysięcy); Syrja i Liban — mandat — (obszar ogólny — 200.000 km², ludność — 3 miljony): Syrja (obszar — 176.000 km²), Djebel Druze (obszar — 7.000 km²), Lataquieh (obszar — 6.000 km²) i republika Libańska (obszar — 11.000 km², ludność — 793 tysiące);

W Oceanji: N o w a K a l e d o n j a (obszar — 19.000 km², ludność — 57 tysięcy), i n n e p o s i a d ł o ś c i: wyspy Towarzyskie, Markizy, Tuamotu i t. d. (obszar — 4.000 km², ludność — 40 tysięcy). N o w e H e b r y d y — franc. bryt. — (obszar — 12.000 km², ludność — 60 tysięcy).

P r o d u k c j a metropolji: Kraj rolniczo - przemysłowy. Uprawa pszenicy, owsa, jęczmienia, ziemniaków, buraków cukrowych, kukurydzy, tytoniu, chmielu, lnu i konopi, rzepaku, roślin strączkowych i pastewnych, cykorji, gorczycy, pieprzu, trufli. Ogrodnictwo wysoko postawione: kwiaty i owoce. Uprawa oliwek, morw, kasztanów, orzechów włoskich, brzoskwiń i fig. Na pierwszy plan jednak produkcji roślinnej wysuwa się uprawa winorośli, która stawia Francję, jako producenta wina, na pierwszem miejscu w świecie. Hodowla bydła rogatego, owiec, świń, koni, kóz, mułów i osłów nie zaspakaja zapotrzebowania wewnętrznego. Pod względem hodowli drobiu Francja stoi na pierwszem miejscu w Europie. Poza tem hoduje się króliki, pszczoły i jedwabniki. Rybołówstwo rozwinięte. Główne bogactwa kopalne: żelazo, węgiel kamienny, sole potasowe, fosfaty i sól materjały budowlane (granit, porfit, bazalt, marmury) oraz źródła mineralne. Przemysł wysoko postawiony. W przemyśle metalurgicznym wysuwa się na czoło fabrykacja stali i szyn, blachy i drutu, odlewnie żelaza, budownictwo okrętów, maszyn, samochodów, zegarów oraz różnych narzędzi i instrumentów. Poza tem przemysł garncarski, porcelanowy, szklany, meblowy, skórny, papierniczy i chemiczny. Wielki przemysł włókienniczy, a zwłaszcza jedwabniczy, przemysł konfekcyjny i złotniczy, cukrownictwo, gorzelnictwo i browarnictwo, wreszcie fabrykacja koniaku, likierów, win musujących, wyrobów tytoniowych, konserw rybnych i czekolady.

Głównemi artykułami e k s p o r t u są fabrykaty: odzież, towary wełniane, bawełniane, jedwabne, żelazo, stal, samochody, wino, wyroby ze skóry i kauczuku, chemikalja, mydło i perfumy, owoce i surowy jedwab. W i m p o r c i e główne pozycje stanowią surowce: surowa bawełna, węgiel i koks, wełna, oliwa, kawa, oleje mineralne, cukier, maszyny, miedź, żelazo, stal i chemikalja.

W roku 1933 Francja eksportowała towarów za 724.1 mil. dol. złotych, importowała — za 1.116.6 mil. dol. złotych.



Port Gentil. Pochyłe palmy kokosowe

FRANCUSKA AFRYKA RÓWNIKOWA

Kompleks czterech kolonij francuskich (obszar ogólny — 2.370.000 km², ludność — 3.200 tysięcy): Gabon, z miastem Libreville (obszar — 277.000 km²), Kongo Średnie z miastem Brazzaville (obszar — 410.000 km²), Ubangi-Chari z miastem Bangui (obszar — 558.000 km²) i Czad z miastem Fort-Lamy (obszar — 1.120.000 km²). Siedzibą gubernatora generalnego jest Brazzaville. Główne porty: Port-Gentil, Libreville i Pointe-Noire. W komunikacji wewnętrznej główną rolę odgrywa rzeka Kongo. Waluta — frank francuski, miary — system metryczny.

P r o d u k c j a: Plantacje drzew kauczukowych, kakaowych, kawowych, palm oliwnych, rafji, rycynusów, bawełny, migdałów, tytoniu. Główne bogactwo stanowią lasy. Chów bydła, owiec i kóz. Bogactwa kopalne: miedź, ołów, cynk, żelazo i srebro — nie wywyzyskane.

Głównemi artykułami e k s p o r t u są: drzewo, bawełna, kauczuk, migdały, olej palmowy, kość słoniowa, kakao, kawa, strusie pióra. W i m p o r c i e główne pozycje stanowią: tkaniny bawełniane, konfekcja, ryż, żelazo, stal, maszyny, nafta i pochodne, wino i spirytualja, tytoń.

W roku 1933 Francuska Afryka Równikowa eksportowała artykułów za ok. 4.2 mil. dol. złotych, importowała — za ok. 7.7 mil. dol. złotych.

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA

Kompleks siedmiu kolonij francuskich: Maurytanja (obszar— 835.000 km^2), Senegal (obszar — 201.000 km^2), Gwinea Francuska (obszar — 251.000 km^2), Wybrzeże Kości Słoniowej (obszar — 494.000 km^2), Dahomey (obszar — 122.000 km^2), Sudan (obszar — 1.506.000 km^2), Nigerja (obszar — 1.251.000 km^2). Obszar ogólny — 4.660.000 km^2. Ludność — 14.600 tysięcy. Siedzibą gubernatora jest Dakar. Głównym portem z pośród kilkunastu, jakie posiada Francuska Afryka Zachodnia, jest Dakar. Sieć kolejowa ma około 3.850 km długości. Z dróg wodnych najważniejsze są rzeki Senegal i Niger. Waluta — frank francuski. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa ryżu, manioku, kukurydzy i sorgo oraz kakao, kawy, bananów, ananasów, tytoniu, orzechów kola, orzecha ziemnego. Przemysł rolniczy ogranicza się do przetworów orzecha ziemnego, rycynusa i kokosów. Bogate lasy podzwrotnikowe (mahoń, heban). Znacznem bogactwem kraju jest hodowla,



Rynek w Dakarze

a zwłaszcza owiec i kóz. Produkcja górnicza nieznaczna — kopalnie złota.

W eksporcie główne pozycje stanowią: orzech ziemny, migdały, dalej orzechy palmowe, drzewo, kakao, kawa, oliwa palmowa, banany, sizal, bawełna, zwierzęta żywe, skóry bawole, kauczuk, guma arabska, wosk, złoto. Głównemi artykułami importu są: tkaniny bawełniane i ryż, następnie wyroby metalowe, węgiel, cukier, maszyny, wino, nafta, żelazo, mąka.

W r. 1933 Francuska Afryka Zachodnia eksportowała towarów za 15.5 mil. dol. złotych, importowała za 20.4 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Francja i kolonje francuskie, dalej Niemcy, Stany Zjednoczone A. P., W. Brytanja, Belgja.

GUJANA (Ameryka Południowa)

Wielki obszar półn. wschodn. Ameryki Południowej jest podzielony pod względem politycznym pomiędzy Wenezuelę, Wielką Brytanję, Francję, Holandję i Brazylję.

Gujana Brytyjska. Kolonja brytyjska. Obszar — 232.000 km². Ludność — 318 tysięcy. Stolica i główny port — Georgetown. Sieć kolejowa ma 156 km długości. Sieć dróg wodnych — 787 km. Waluta — dolar St. Zjednoczonych. Miary angielskie.

Produkcja: Podstawą produkcji jest uprawa trzciny cukrowej, dalej uprawa ryżu, orzechów kokosowych, kawy, kakao, balaty i kauczuku. Znaczne bogactwa kopalne: diamenty, złoto i mangan.

Głównemi artykułami eksportu są: cukier, ryż, złoto, drzewo, balata, kawa, importu — produkty zwierzęce, mąka, maszyny, ryby suszone, tytoń, wyroby ceramiczne, wyroby żelazne, materjały tekstylne, spirytualja.

W r. 1933 wartość eksportu Gujany Brytyjskiej wyniosła 9 miljonów dol. złotych, importu — 7.1 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu Gujany Brytyjskiej bierze Wielka Brytanja, Kanada i Stany Zjednoczone A. P.

Gujana Francuska. Kolonja francuska. Obszar — 90.000 km². Ludność 30 tysięcy. Stolica — Cayenne. Główne porty: Cayenne, Saint Laurent du Maroni. Jedynemi drogami komunikacji wewnątrz kraju są rzeki. Waluta i miary francuskie.

Produkcja: Uprawa ryżu, kukurydzy, manjoku, patatów, kakao i kawy. Lasy dostarczają drzewa w najrozmaitszych gatunkach. Głównem jednak bogactwem kraju jest złoto, guma, balata i esencja z drzewa różanego.

Głównemi artykułami eksportu są: ryż, manjok, kakao, cukier trzcinowy, indygo, tytoń, gutaperka, złoto, srebro, węgiel. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: wyroby bawełniane, maszyny, stal i żelazo oraz wyroby alkoholowe, galanterja. Handel Gujany Francuskiej prowadzony jest przeważnie z metropolją.

Gujana Holenderska (Suriname). Kolonja holenderska, wchodząca w skład Indyj Zachodnich. Obszar — 150.000 km^2. Ludność — 158 tysięcy. Stolica — Paramaribo. Waluta i miary — holenderskie.

Produkcja: Uprawa trzciny cukrowej i kawy, dalej kakao, ryżu, kukurydzy, balaty, owoców, kauczuku. Produkcja olejku różanego. Eksploatacja drzew podzwrotnikowych. Złoża złota i boksitu.

Głównemi artykułami eksportu są cukier trzcinowy i kawa, dalej balata, rudy aluminjowe, złoto. Najpoważniejsze pozycje w imporcie stanowią: maszyny, wyroby włókiennicze, artykuły spożywcze, cement, samochody, porcelana i szkło, chemikalja, mydło. Największy udział w handlu Gujany Holenderskiej bierze Ameryka Północna, poza tem Holandja, Anglja i Francja. W roku 1933 wartość eksportu Gujany Holenderskiej wyniosła 1.5 mil. dol. złotych, importu — 2.1 mil. dol. złotych.

GUATEMALA (Ameryka Środkowa)

Republika. Obszar — 110.000 km^2. Ludność — 2.213 tysięcy. Stolica — Guatemala. Główne porty — Puerto Barrios i Livingston. Sieć kolejowa ma około 1.230 km długości. Waluta — quetzal. Miary — system metryczny.

Produkcja: Głównym artykułem produkcji jest kawa, obok której rozwija się uprawa bananów, trzciny cukrowej, kukurydzy oraz bawełny i kauczuku. Eksploatacja drzewa szlachetnego (mahoń i in.). Hodowla bydła. Bogactwa kopalne: złoto, srebro, miedź, cyna, cynk i antymon oraz nafta — niewyzyskane.

Głównym artykułem eksportu jest kawa (60%) oraz ba-

wełna, cukier, drzewo szlachetne, skóry, srebro — importu: materjały tekstylne, maszyny i nafta.

W roku 1933 wartość eksportu Guatemali wyniosła (łącznie z kruszcami) 9.6 mil. dol. złotych, importu — 6.8 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu Guatemali biorą Stany Zjednoczone A. P., Wielka Brytanja, Niemcy, Meksyk, Francja, Italja, Japonja, Holandja, Hiszpanja.

HAITI (Wielkie Antylle)

Republika. Obszar — 26.000 km². Ludność — 2.600 tysięcy. Stolica — Port au Prince. Główne porty: Port au Prince, Cap Haitien, Les Cayes. Waluta — gourde, miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa kawy, kakao, trzciny cukrowej, bawełny, tytoniu, orzechów, owoców południowych. Chów bydła. Kopaliny: nafta, sól oraz nieco rud miedzi i żelaza.

Głównemi artykułami eksportu są: kawa, kakao, przędza bawełniana, siemię bawełniane, cukier. W imporcie najważniejszą pozycję stanowią: wyroby bawełniane (płótno), następnie produkty zwierzęce, tłuszcze, mydła, wyroby żelazne.

W roku 1933 wartość eksportu Haiti wyniosła 9.3 mil. dol. złotych, importu — 7.7 mil. dol. złotych. Handel Republiki Haiti prowadzony jest przedewszystkiem ze Stanami Zjednoczonemi A. P. oraz Wielką Brytanją.

HAWAJSKIE WYSPY (Oceanja)

Terytorjum Stanów Zjednoczonych A. P. Obszar — 17.000 km². Ludność — 380 tysięcy. Stolica i główny port Honolulu.

Produkcja: W produkcji pierwsze miejsce zajmuje uprawa trzciny cukrowej, dalej uprawa ananasów, kawy, ryżu, bananów i innych owoców południowych, tytoniu i bawełny. Przemysł metalurgiczny i cukrowniczy. Głównemi artykułami eksportu są: cukier, owoce, kawa, ryż. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: węgiel, mąka, konfekcja, tytoń. Handel przeważnie ze Stanami Zjednoczonemi A. P. i Australją.

HISZPANJA (Europa)

Republika. Obszar (wraz z Wyspami Kanaryjskiemi) — 503.000 km². Ludność — 24.012 tysięcy. Stolica — Madryt. Główne



Sadzenie ananasów na Hawai

porty: Barcelona i Bilbao, Vigo, Walencja, La Coruna, Huelva, Kadyks i Malaga. Sieć kolejowa ma 16.000 km długości. Z dróg wodnych pewną rolę odgrywa rzeka Tajo. Waluta — peseta. Miary — system metryczny.

Do Hiszpanji należą następujące posiadłości:

W Afryce: Afryka Północna (200 km², ludność — 115 tysięcy), Gwinea Hiszpańska (obszar — 27.000 km², ludność — 120 tysięcy), Marokko (obszar — 22.000 km², ludność — 750 tysięcy), Rio de Oro wraz z Ifni (obszar — 285.000 km², ludność — 20 tysięcy).

Produkcja metropolji: W rolnictwie główną rolę odgrywa uprawa zbóż, a zwłaszcza pszenicy i jęczmienia, owoców południowych, oliwy i wina, ziemniaków, roślin strączkowych, ryżu. Rozwinięta hodowla owiec, koni, mułów, osłów, bydła rogatego, kóz, nierogacizny, wielbłądów i drobiu, nie zaspakaja jednak zapotrzebowania wewnętrznego. Hodowla jedwabników i rybołówstwo. Bogactwa kopalne: żelazo, ołów, cynk, miedź i piryty miedzi, asfalt, węgiel, mangan, rtęć, sole potasowe, nafta i inne. W produkcji przemysłowej najważniejszy przemysł metalurgicz-

ny, dalej cementowy, chemiczny, włókienniczy (bawełniany i wełniany), cukrowniczy, tytoniowy i spożywczy.

Głównemi artykułami eksportu są: artykuły spożywcze i napoje (pomarańcze i inne owoce południowe, oliwa i wino), dalej metale i rudy (żelazo, ołów, cynk, miedź), drzewo korkowe i wyroby. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: artykuły spożywcze (kukurydza, produkty pochodzenia zwierzęcego), maszyny, bawełna i wyroby, chemikalja, węgiel, nafta, żelazo, stal, cement.

W roku 1933 wartość eksportu Hiszpanji wyniosła 129 mil. dol. złotych, importu — 161.4 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Hiszpanji biorą Stany Zjednoczone A. P., Francja, Anglja, Niemcy i Włochy.

HOLANDJA (Europa)

Monarchja konstytucyjna. Obszar — 34.000 km². Ludność — 8.183 tysiące. Stolica — Haga. Główne porty — Rotterdam i Amsterdam. Sieć kolejowa ma 3.696 km długości. Sieć dróg wodnych bardzo rozwinięta — 1.000 km spławnych rzek i 3.660 km kanałów. Waluta — floren hld. Miary — system metryczny.

Do Holandji należą następujące posiadłości:

W Ameryce: wyspy Curaçao (obszar — 1.000 km², ludność — 75 tysięcy), Gujana Holenderska czyli Surinam (obszar — 150.000 km², ludność — 158 tysięcy).

W Azji: Indje Holenderskie (obszar ogólny — 1.900.000 km², ludność — 62.560 tysięcy).

Produkcja metropolji: Uprawa zbóż i okopowych, oraz roślin przemysłowych, jak buraki cukrowe, cykorja, len, konopie. Wysoko postawione ogrodnictwo i sadownictwo, a zwłaszcza hodowla roślin cebulkowych. Hodowla rozwinięta, zwłaszcza bydła rogatego (rasa holenderska). Ważną gałęzią gospodarstwa jest rybołówstwo. Przemysł spożywczy i rolniczy, tytoniowy, ceramiczny, włókienniczy, metalurgiczny, fabrykacja sztucznego jedwabiu. Głównemi artykułamy eksportu są: gotowe fabrykaty, oleje i tłuszcze roślinne, bydło, nabiał i przetwory mleczne i mięsne, produkty ogrodnicze, ryby i konserwy rybne, tytoń i cygara, wyroby bawełniane. W imporcie główne pozycje stanowią: zboża, kawa, ziarna kakaowe, węgiel, rudy metalowe, drzewo, bawełna surowa, nasiona oleiste, półfabrykaty.

W r. 1933 wartość eksportu Holandji wyniosła 292.4 mil. dol. złotych, importu — 487.3 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Holandji biorą Niemcy, W. Brytanja, Belgja, Stany Zjednoczone A. P., Indje Holenderskie.

HONDURAS (Ameryka Środkowa)

Republika. Obszar — 120.000 km². Ludność — 900 tysięcy mieszkańców. Stolica — Tegucigalpa. Główne porty — Puerto Cortes i San Lorenzo. Sieć kolejowa ma 600 km długości. Waluta — lempira. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa kukurydzy, bananów, trzciny cukrowej, kawy, zbóż, kauczuku i tytoniu. Eksploatacja lasów (mahoń, palisander). Hodowla bydła. Znaczne bogactwa kopalne: złoto, srebro, żelazo, miedź, dalej cyna, antymon i rtęć — nie wyzyskane.

Najważniejszemi artykułami eksportu są: bydło, banany, kawa, cukier, srebro. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią wyroby włókiennicze, dalej wyroby żelazne i stalowe, oleje mineralne, mąka, drzewo, konfekcja, chemikalja, napoje spirytusowe, papier i wyroby, ryż, maszyny.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 15.8 mil. dol. złotych, importu — 7.6 mil. dol. złotych. W handlu zagranicznym Hondurasu główny udział biorą: Stany Zjednoczone A. P., Niemcy, Italja, W. Brytanja, Francja, Salvador i Meksyk.

HONDURAS BRYTYJSKI (Ameryka Środkowa)

Kolonja brytyjska. Obszar — 22.300 km². Ludność — 53 tysiące. Stolica i główny port — Belice. Waluta i miary angielskie.

Produkcja: Głównem zajęciem mieszkańców jest rolnictwo, które zresztą znajduje się na bardzo niskim poziomie. Uprawa trzciny cukrowej, kawy i owoców południowych. Eksploatacja lasów (mahoń, kauczuk).

Głównemi artykułami eksportu są: mahoń, cedr, orzechy kokosowe, kopra, banany, grape - fruity; importu — wyroby bawełniane, nafta i pochodne, wyroby żelazne, konfekcja, tytoń, spirytualja.

Stosunki handlowe utrzymuje Honduras przedewszystkiem z W. Brytanją, Stanami Zjednoczonemi A. P. i Meksykiem.

HONG-KONG (Azja)

Wyspa na południowem wybrzeżu Chin stanowi kolonję brytyjską. Obszar — 900 km². Ludność — 901 tysięcy. Stolica i główny port Victoria. Waluta — dolar srebrny Hong-Kongu.

Produkcja: Uprawa zbóż nieznaczna, herbata, tytoń, trzcina cukrowa. Pokłady cyny. Przemysł ogranicza się do łuszczarni ryżu (importowanego), rafineryj cukru, fabryk tytoniowych, cementowych, stoczni okrętowych. Hong-Kong jest jednym z największych ośrodków handlowych na Dalekim Wschodzie.

Największy udział w handlu Hong-Kongu biorą: Chiny, Stany Zjednoczone A. P., Indochiny francuskie, Indje Holenderskie, W. Brytanja, Japonja i Sjam.

INDJE BRYTYJSKIE (Azja)

Największa posiadłość brytyjska w Azji, w skład której obok prowincyj, administrowanych bezpośrednio przez Wielką Brytanję, wchodzi około 700 państw hołdowniczych różnego obszaru i znaczenia. Obszar prowincyj — 2.834.000 km², państw hołdowniczych — 1.841.000 km². Obszar ogólny — 4.675.000 km². Ludność prowincyj — 271.475 tysięcy, państw hołdowniczych — 81.311 tys. Ogółem ludności — 352.786 tys. Stolica — Delhi. Główne porty — Bombaj, Kalkutta, Karaczi, Rangun, Madras i Tutikorin. Sieć kolejowa ma około 68.000 km długości. Duże znaczenie, jako drogi wodne, posiadają rzeki Ganges i Bramaputra. Waluta — rupja indyjska. Miary — maund — 82.28 ang. funta oraz cetnary i galony.

Produkcja: Kraj rolniczy. Uprawa ryżu, zbóż, bawełny, juty, trzciny cukrowej, herbaty, dalej kukurydzy, tytoniu, indygo, roślin oleistych i maku, korzeni (imbir, muszkatułowiec, goździki, pieprz, cynamon). Eksploatacja lasów (drzewo tekowe, sandałowe, lakowe). Hodowla zwierząt domowych rozwinięta, zwłaszcza bydła rogatego, bawołów, owiec, kóz, koni, osłów, mułów, wielbłądów. Znaczne bogactwa kopalne: węgiel, złoto, nafta, mangan, sól, miedź, jak również ołów, mika i złoża drogich kamieni. W produkcji przemysłowej główną rolę odgrywa przemysł metalurgiczny, włókienniczy, jutowy.

Głównemi artykułami eksportu są: bawełna, juta i wyroby, herbata, ryż, oleje, opium. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: wyroby bawełniane, metale, maszyny, węgiel, nafta, jedwab cukier.



Bombaj. W porcie rybackim

W roku 1933 wartość eksportu wyniosła 359.9 miljonów dol. złotych, importu — 285.8 mil. dol. złotych. Stosunki handlowe utrzymują Indje przedewszystkiem z W. Brytanją, Stanami Zjednoczonemi A. P., Japonją, Chinami, Indjami Wschodniemi Holenderskiemi, Francją, Belgją, Ameryką Południową, Niemcami i Italją.

INDJE HOLENDERSKIE WSCHODNIE

Kolonja holenderska, obejmująca szereg wysp archipelagu Malajskiego. Obszar — 1.900.000 km². Ludność 62.560 tysięcy. Siedziba generalnego gubernatora — Batavia (na Javie), która jest również głównym portem; obok niej porty: Surabuy i Semerang na Javie, Pudang na Sumatrze, Makasser na Celebes i Pontionak na Borneo. Sieć kolejowa ma około 3.700 km długości. Waluta — floren holenderski. Miary — system metryczny.

P r o d u k c j a: Uprawa trzciny cukrowej, tytoniu, herbaty, kakao, kawy, ryżu, kukurydzy, kassawy, bulw, patatów, indygo, korzeni (muszkatułowiec, goździki, pieprz i t. p.). Plantacje palm kokosowych, drzew kauczukowych, chinowych, gumowych. Eksploatacja lasów. Znaczne zasoby ropy naftowej.

W eksporcie główne pozycje stanowią: cukier trzcinowy, kauczuk, tytoń, kopra, herbata, tapioka, kawa, kakao, indygo, korzenie, chinina, drzewo, nafta. Głównemi artykułami importu są wyroby włókiennicze, wyroby z żelaza i stali, nabiał, maszyny i półfabrykaty, materjały kolejowe, cement, wyroby fajansowe, przetwory chemiczne, wyroby z drzewa.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 190.9 mil. dol. złotych, importu — 133.7 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Wschodnich Indyj Holenderskich biorą: Holandja, W. Brytanja, Japonja, Niemcy, Stany Zjednoczone A. P., Indje Brytyjskie.

INDJE HOLENDERSKIE ZACHODNIE (Ameryka)

Do tej kolonji holenderskiej należą wyspy Curaçao oraz omówiona wyżej Gujana Holenderska. Obszar wysp Curaçao — 1.000 km². Ludność — 75 tysięcy. Stolica i główny port — Willemstad. Waluta i miary holenderskie.

Produkcja: Uprawa kukurydzy, bawełny, orzecha ziemnego, aloesu oraz rafinerje nafty, importowanej z Wenezueli, a stanowiącej główny artykuł handlu.

Obok nafty rafinowanej głównemi artykułami eksportu są owoce, bydło, niewielkie ilości złota, fosfatu, skóry owcze, produkt garbarski divi-divi.

W r. 1933 wartość eksportu Curaçao wyniosła 80 mil. dol. złotych, importu — 53.5 mil. dol. złotych.

INDOCHINY (Azja)

Posiadłość francuska z terytorjum Kuang-Czen-Wan (800 km²) oraz pięciu krajów: Kochinchiny ze stolicą Saigon (64.000 km²), Kambodży ze stolicą Pnom-Penh (176.000 km²), Annam ze stolicą Hüe (150.000 km²), Laos ze stolicą Vientiane (232.000 km²) i Tonkinu ze stolicą Hanoi (116.000 km²). Łączny obszar 737 km². Ludność Indochin — około 21.900 tysięcy. Siedzibą generalnego gubernatora jest Hanoi. Główne porty — Saigon, Haï-Phong, dalej Ben-Thuy, Touran. Sieć kolejowa ma 2.672 km długości. Sieć rzek spławnych i kanałów bardzo rozwinięta. Waluta — piastr francuski srebrny. Miary — system metryczny.



Saigon. Dżonki w dzielnicy chińskiej

Produkcja: Podstawą produkcji rolnej jest uprawa ryżu, dalej plantacje kawy, herbaty, pieprzu, rycynusa, bawełny, juty, kapoku, tytoniu i trzciny cukrowej, kauczuku, kukurydzy. Hodowla jedwabników. Rybołówstwo. Eksploatacja lasów, które dostarczają cennego drzewa meblowego. Bogactwa kopalne: węgiel, lignit, cyna, cynk, żelazo, ołów, miedź, mangan, antymon, cement, srebro, złoto. Warzelnie soli. Przemysł ogranicza się do łuszczarni ryżu, fabryk konserw, cukrowni i suszarni herbaty, cementowni i t. p.

Głównemi artykułami eksportu są obok ryżu: pieprz, kawa, herbata, rycyna, kapok, tytoń i cukier trzcinowy, kopra, drzewo, kauczuk, sól, ryby, węgiel, lignit, cyna, cynk, cement. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: żelazo i stal, artykuły żelazne, nafta i pochodne, wyroby tekstylne, węgiel, art. spożywcze.

W r. 1933 wartość eksportu Indochin wyniosła 41.6 mil .dol. złotych, importu — 35.6 mil. dol. złotych. Obok Francji największy udział w handlu zagranicznym Indochin biorą: Chiny, Indje Holenderskie, Japonja, Stany Zjednoczone A. P. Szwajcarja, Holandja.

IRAK (Azja)

Monarchja konstytucyjna. Obszar — 302.000 km². Ludność — 3.300 tysięcy. Stolica — Bagdad. Główny port — Basra. Sieć kolejowa ma 1.814 km długości. Waluta — rupja indyjska. Miary indyjskie.

Produkcja: W dolinach Eufratu i Tygrysu uprawa ryżu, zboża, bawełny, palm daktylowych, tytoniu, jarzyn i owoców. Na pozostałych terenach hodowla zwierząt. Bogate pokłady nafty eksploatowane.

Głównemi artykułami eksportu są: bawełna, daktyle, zboże, dywany i wełna surowa, nafta. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: wyroby wełniane, cukier, ryż, herbata, drzewo, wyroby metalowe.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 8.8 mil. dol. złotych, importu — 21.1 mil. dol. złotych.

JAMAJKA (Wielkie Antyle)

Kolonja angielska. Obszar — 11.500 km². Ludność — 1.073 tysiące. Stolica i główny port — Kingston. Sieć kolejowa ma 319 km długości. Waluta i miary angielskie.

Produkcja: Głównem bogactwem kraju jest uprawa bananów, palm kokosowych, kawy, kakao i trzciny cukrowej.



Bagdad. Typy pasterzy z Iraku

Eksploatacja lasów (mahoń, cedr, drzewa farbiarskie). Wytwórnie rumu. Głównemi artykułami eksportu są owoce, zwłaszcza banany, pomarańcze, grape-fruity, dalej cukier, kawa, orzechy kokosowe, kopra, imbir. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: mąka pszenna, wyroby bawełniane, suszone ryby, ryż, maszyny, medykamenty, wyroby ceramiczne, wyroby papiernicze.

W r. 1933 wartość eksportu Jamajki wyniosła 10 mil. dol. złotych, importu — 14.6 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: W. Brytanja, Stany Zjednoczone A. P. i Kanada.

ITALJA (Europa)

Monarchja konstytucyjna. Obszar — 310.000 km². Ludność — 41.814 tysięcy. Stolica — Rzym. Główne porty — Genua, Neapol, Triest, Wenecja, Livorno. Sieć kolejowa ma 22.100 km długości. Waluta — lir. Miary — system metryczny.

Do Italji należą następujące posiadłości:

W Afryce: Erytrea (obszar — 119.000 km², ludność — 600 tysięcy), Libja (obszar ogólny 1.638.000 km², ludność — 704 tysiące), Tripolis (obszar — 900.000 km², ludność — 543 tysięcy), Cyrenajka (obszar — 738.000 km², ludność 161 tysięcy); Somali (obszar — 500.000 km², ludność 1 miljon);

W Azji: wyspy Egejskie (obszar — 2.500 km², ludność — 135 tysięcy).

Produkcja metropolji: Produkcja rolna nie zaspakaja jeszcze całkowicie zapotrzebowania wewnętrznego. Uprawa zbóż, kukurydzy, warzyw, roślin strączkowych, winorośli, ryżu, konopi, tytoniu, buraków cukrowych, a na Sycylji — bawełny i trzciny cukrowej. Plantacje drzew owocowych, jak morele, pomarańcze, mandarynki, cytryny oliwki, kasztanowce. Hodowla bydła rogatego, owiec i kóz, koni, osłów, mułów oraz drobiu. Hodowla jedwabników. Rybołówstwo. Nieznaczne bogactwa kopalne: siarka, rudy miedziane i żelazne, mangan, ołów, cynk, rtęć, piryty, asfalt, bauksyt, marmury, alabaster. Połów gąbek i korali. W przemyśle większą rolę odgrywa przemysł włókienniczy, wełniany, bawełniany i jedwabniczy, przemysł mechaniczny, maszynowy i samochodowy, przemysł chemiczny, budownictwo okrętów, przemysł ceramiczny, szklarski i zdobniczy, spożywczy, wyrobów plecionych ze słomy, elektryczny, gumowy, papierniczy.



Somali. Zbiór bananów

Głównemi artykułami eksportu są: jedwab i wyroby jedwabne, wyroby bawełniane, wina, jarzyny, owoce, ryż, zwierzęta żywe, mięso, nabiał, przetwory mączne, konserwy, cukier, tytoń, kapelusze, konopie, samochody, guma i gutaperka. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: węgiel i koks, żelazo i inne kruszce, bawełna i wełna, maszyny, nafta i benzyna, jedwab i oprzędy jedwabne, kawa.

W r. 1933 wartość eksportu Italji wyniosła 314.7 mil. dol. złotych, importu — 390.1 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Italji biorą: Stany Zjednoczone A. P., Niemcy, Francja, W. Brytanja, Argentyna i Indje Brytyjskie.

JAPONJA (Azja)

Cesarstwo konstytucyjne. Terytorjum Japonji właściwej składa się z 4-ch wysp większych: Honszu, Szikoku, Kiuszu, Hokkaido i 519 wysp mniejszych. Obszar Japonji właściwej — 382.000 km². Ludność — 66.500 tysięcy. Stolica — Tokio. Główne porty — Kobe, Jokohama, Osaka, Nagoja, Nagasaki. Sieć kolejowa ma

20.200 km długości. Miary — system metryczny. Waluta — yen złoty.

Do Japonji należą następujące posiadłości:

W Azji: Korea (obszar — 221.000 km^2, ludność — 21.750 tysięcy), Formoza (obszar — 36.000 km^2, ludność — 4.932 tysiące), Archipelag Pekadorski (obszar 100 km^2, ludność 60 tysięcy), Kwantung (obszar — 3.700 km^2, ludność — 1.400 tysięcy), Sachalin Południowy (obszar — 36.000 km^2, ludność — 320 tysięcy);

W Oceanji, jako mandat: archipelag Karoliński, Mariański i Marszałkowski (obszar — 2.100 km^2, ludność — 80 tysięcy).

Produkcja metropolji: Podstawę produkcji rolniczej stanowi uprawa ryżu, obok której rozwinięta jest uprawa jęczmienia, żyta, pszenicy, soji, grochu, prosa, gryki i ziemniaków, herbaty, tytoniu, trzciny cukrowej, konopi, lnu. Sadownictwo i ogrodnictwo. Duże obszary, pokryte lasami (m. in. drzewo kamforowe i bambus). Hodowla jedwabników. Rybołówstwo. Chów zwierząt domowych. Bogactwa kopalne: węgiel, miedź, żelazo, siarka, cynk, nafta, metale szlachetne. Warzelnie soli. Przemysł włókienniczy (zwłaszcza jedwabniczy), metalowy, maszynowy, ceramiczny, chemiczny, drzewny, papierniczy, spożywczy. Artystyczne rękodzieło, jak wyroby z laki, bronzu, porcelany, drzewa, kości słoniowej i t. p.

Głównemi artykułami eksportu są: jedwab i wyroby jedwabne, wyroby bawełniane, ceramiczne i szklane, drzewo i wyroby, herbata, kamfora, wyroby galanteryjne. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: bawełna, wełna, ryż, nasiona oleiste i strączkowe, kauczuk, nafta, ołów, nikiel, żelazo.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 365.9 mil. dol. złotych, importu — 379.7 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Japonji biorą Stany Zjednoczone A. P., Chiny, Indje Brytyjskie, W. Brytanja, Niemcy, Indje Holenderskie i Australja.

KAMERUN (Afryka)

Terytorjum mandatowe francuskie. Obszar — 430.000 km^2. Ludność — 2.250 tysięcy. Stolica — Juande. Główny port —

Duala. Sieć kolejowa ma 560 km długości. Waluta — frank francuski. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa ryżu, prosa, manjoku, rafji, kakao, kawy, tytoniu. Plantacje palm oliwnych, drzew kauczukowych. Hodowla zwłaszcza bydła rogatego, owiec i kóz. Duże obszary leśne (heban, mahoń).

Głównemi artykułami eksportu są: migdały, kakao, oliwa palmowa, drzewo, orzech ziemny, kauczuk, kość słoniowa. W imporcie główne pozycje stanowią wyroby bawełniane, tytoń, sól, chemikalja, żelazo, nafta i pochodne.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 2.9 mil. dol. złotych, importu — 2.5 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Kamerunu biorą: Francja i W. Brytanja.

KANADA (Ameryka Północna)

Dominjum imperjum Brytyjskiego. Obszar — 9.542.000 km^2. Ludność — 10.590 tysięcy. Stolica — Ottawa. Główne porty: Halifax, St. John, Quebec, Montreal. Sieć kolejowa ma 67.700 km długości. Rozwinięta sieć kanałów (w r. 1928 — 2.550 km). Waluta — dolar kanadyjski. Miary angielskie.

Produkcja: Podstawą produkcji rolnej jest uprawa pszenicy, obok niej uprawa owsa, żyta, jęczmienia. Sadownictwo. Bogate lasy. Hodowla bydła rogatego, koni, owiec, świń, drobiu, zwierząt futerkowych. Rybołówstwo. Znaczne bogactwa kopalne: złoto, srebro, nikiel, miedź, węgiel, cement, kobalt, żelazo, ołów, azbest, gips, nafta, sól. W produkcji przemysłowej wysuwa się przemysł celulozy i papieru, dalej siły elektrycznej, przemysł mleczarski, mięsny, samochodowy, gumowy, drzewny, bawełniany, skórny, spirytusowy.

Głównemi artykułami eksportu są: pszenica, papier i celuloza, mąka pszenna, ryby, jabłka, deski, mięso, bydło, futra, skóry, jęczmień, whisky, ser, samochody, opony, nikiel, miedź, ołów, srebro, aluminium, cynk, złoto. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: węgiel, maszyny, samochody i części samochodowe, ropa naftowa, cukier nierafinowany, bawełna, kauczuk (surowiec), spirytualja, surowce i wyroby tekstylne, towary kolonjalne, (kawa, herbata i t. p.), żelazo, stal i wyroby metalurgiczne, szkło i wyroby ceramiczne, manilla, sizal, juta, siarka.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 422 mil. dol. złotych, importu — 287.9 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Kanady biorą Stany Zjednoczone oraz Wielka Brytanja.

KOLUMBJA (Ameryka Południowa)

Republika. Obszar — 1.150.000 km². Ludność — 8.828 tysięcy. Stolica — Bogota. Główne porty: Baranquilla, Cartagena. Sieć kolejowa ma 1.784 km długości. Z dróg wodnych śródlądowych duże znaczenie ma dostępna nawet dla statków o większym tonażu rzeka Magdalena. Waluta — peso. Miary — system metryczny.

Produkcja: Podstawą produkcji rolnej jest uprawa kawy, obok niej rozwija się uprawa kakao, trzciny cukrowej, bawełny, bananów, orzechów, tytoniu. Hodowla bydła bardzo rozwinięta dzięki rozległym obszarom stepowym. Duże obszary leśne (mahoń, cedr). Znaczne bogactwa kopalne: złoto, platyna, żelazo, miedź, ołów, cyna, sól, węgiel, złoża drogich kamieni, nafta. Przemysł słabo rozwinięty.

W eksporcie główne pozycje stanowią: kawa, złoto, platyna, srebro, skóry, banany. Głównemi artykułami importu są: tkaniny, metale i wyroby z metali, maszyny, sprzęt kolejowy, samochody.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 47.1 mil. dol. złotych, importu — 32.9 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Kolumbji biorą Stany Zjednoczone A. P., Wielka Brytanja, Niemcy, Francja, Hiszpanja, Panama i Italja.

KONGO BELGIJSKIE (Afryka środkowa)

Kolonja belgijska. Obszar — 2.385.000 km². Ludność — 10 miljonów. Stolica — Leopoldville. Główny port — Matadi. Sieć kolejowa ma 3.350 km długości. Z dróg wodnych śródlądowych wielkie znaczenie ma rzeka Kongo. Waluta — frank belgijski. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa kakao, kawy, ryżu, bawełny, rafji, sezamu, tytoniu, kukurydzy, wanilji, trzciny cukrowej, pieprzu, manioku, sorgo i rycynusów. Plantacje bananów, kauczuku i palm. Olbrzymie lasy, bogate w szlachetne gatunki drzew (heban). Z produkcji hodowlanej większe znaczenie ma jedynie hodowla



Matadi. Aleja kokosowa

owiec i kóz. Znaczne bogactwa kopalne: miedź, węgiel kamienny, złoto, djamenty, dalej radjum, kobalt, żelazo. Przemysł słabo rozwinięty: cementowy, włókienniczy, spożywczy.

Głównemi artykułami eksportu są: miedź, orzechy i oleje palmowe, djamenty, złoto, gumi kopal, kość słoniowa, kauczuk, bawełna, kakao, kawa, ryby, cyna, skóry. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: artykuły bawełniane, zwierzęta żywe, artykuły spożywcze, maszyny, samochody, chemikalja.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 19.2 mil. dol. złotych, importu — 9.8 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Kongo belg. biorą Belgja, W. Brytanja, Rodezja, Francja, Stany Zjednoczone A. P., Niemcy.

KOREA (Azja)

Posiadłość japońska. Obszar — 221.000 km^2. Ludność — 21.750 tysięcy. Siedziba rządu — Kejdżio. Główne porty — Fusan i Czemulpo. Sieć kolejowa ma około 3.000 km długości. Waluta japońska.

Produkcja: Podstawą produkcji jest rolnictwo. Uprawa ryżu, jęczmienia, żyta, pszenicy, soji, bawełny, konopi i tytoniu. Olbrzymie obszary leśne (ponad 70% powierzchni) niewyzyskane. Hodowla bydła. Rybołówstwo. Bogactwa kopalne: węgiel, ruda żelazna, złoto. Przemysł słabo rozwinięty, większą rolę odgrywa przemysł rybny, dalej tkacki, przędzalniczy, ceramiczny, tytoniowy, alkoholowy.

Głównemi artykułami eksportu są: ryż, soja, ryby, skóry, bydło, bawełna, złoto. W imporcie główne pozycje stanowią: towary bawełniane i jedwabne, maszyny, żelazo, nafta.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 69.6 mil. dol. złotych, importu — 80.2 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Japonja, Chiny, W. Brytanja, Niemcy i Stany Zjednoczone A. P.

KUBA (Antyle Wielkie)

Republika. Obszar — 114.000 km². Ludność — 4 miljony. Stolica i główny port — Hawana. Waluta — złoty peso. Miary — system metryczny.

Produkcja: Podstawą produkcji rolnej jest uprawa trzciny cukrowej, dalej uprawa tytoniu oraz plantacje owoców: ananasów, pomarańczy i bananów, jarzyn. Lasy, bogate w szlachetne gatunki drzew, jak mahoń, cedr. Bogactwa kopalne: żelazo, mangan, miedź, asfalt, nieco złota. Najważniejszą gałęzią przemysłu jest cukrownictwo i przemysł tytoniowy.

Głównemi artykułami eksportu są: cukier, melasa, tytoń i wyroby, owoce i jarzyny, skóry bydlęce, rudy metalowe, miedziane i żelazne, gąbki, liny i sznurki manilowe i konopne, szlachetne drzewo. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: artykuły spożywcze, tekstylne, wyroby metalowe, maszyny i chemikalja.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 62.2 mil. dol. złotych, importu — 35 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Kuby biorą: Stany Zjednoczone A. P., obok nich Hiszpanja, kraje Ameryki Południowej i Francja.

KWANTUNG (Azja)

Posiadłość japońska. Obszar — 3.700 km². Ludność — 1.400 tysięcy. Stolica — Dairen. Główne porty — Dairen i Port-Artura. Sieć kolejowa ma 1.104 km długości.

Produkcja: Uprawa kukurydzy, prosa, soji, orzechów ziemnych i bawełny. Sadownictwo. Rybołówstwo. Pokłady soli. Przemysł rybny, sojowy, młynarski, bawełniany.

Głównemi artykułami eksportu są: kukurydza, owoce, sól, ryby. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: wyroby włókiennicze, żelazo i stal, materjał kolejowy, nafta, tytoń.

Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Japonja, Chiny.

LIBERJA (Afryka)

Republika. Obszar — 120.000 km². Ludność — 2.500 tysięcy. Stolica i główny port — Monrowia. Waluta — dolar Stanów Zjednoczonych oraz funt angielski. Miary angielskie.

Produkcja: Podstawą produkcji rolniczej jest uprawa ryżu, kukurydzy, kauczuku, kawy, kakao, manjoku, rafji. Hodowla słabo rozwinięta. Duże obszary leśne. Bogactwa kopalne: mika, ruda żelazna, drobne ilości djamentów i złota — dokładnie niezbadane. Przemysł jedynie domowy i rękodzielniczy.

LIBERJA



Wioska murzyńska



Wiszący most

Głównemi artykułami eksportu są: olej palmowy, ziarna palmowe, piassawa, imbir, gutaperka, kauczuk, kawa. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią towary włókiennicze, zwłaszcza bawełniane, wyroby żelazne i szklane, naczynia kuchenne, materjały budowlane, narzędzia rolnicze, artykuły spożywcze, Główny udział w handlu zagranicznym biorą: Stany Zjednoczone A. P., Holandja, Niemcy.

MADAGASKAR (Afryka)

Wyspa na Oceanie Indyjskim, będąca kolonją francuską. Obszar — 616.000 km². Ludność — 3.820 tysięcy. Stolica — Tananariwa. Główne porty — Tamatawe, Majunga. Sieć kolejowa ma 700 km długości. Sieć wodna rozwinięta, ma 3.050 km długości. Waluta — frank francuski.

Produkcja: Uprawa ryżu, manioku, batatów, wanilji, trzciny cukrowej, kawy, kakao, kukurydzy, orzechów ziemnych, tytoniu, roślin strączkowych, piassawy, rafji. Rozległe lasy dostarczają wielu cennych gatunków drzew (heban, palisander). Hodowla wysoko postawiona zwłaszcza bydła rogatego, owiec, kóz i nierogacizny. Znaczne bogactwa kopalne: ruda żelazna, miedź, mangan, siarka, sól, srebro, złoto, uran, grafit, mika, półszlachetne kamienie — niewyzyskane. Przemysł związany z hodowlą i uprawą rolną.

Głównemi artykułami eksportu są: rafja, mięso i konserwy, wanilja, ryż, maniok, kawa, tytoń, rum, olejki pachnące, skóry surowe, wosk, kopra, kauczuk, grafit, złoto. W imporcie główne pozycje stanowią: wyroby tekstylne, węgiel, cement, nafta, maszyny i wyroby metalowe, konfekcja, wina.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 11.2 mil. dol. złotych, importu — 12.3 mil. dol. złotych. Madagaskar utrzymuje stosunki handlowe przedewszystkiem z Francją i innemi kolonjami francuskiemi.

MALAJSKIE POSIADŁOŚCI BRYTYJSKIE

Malajskie Posiadłości Brytyjskie obejmują: 1) kolonje: Singapur, Penang, Malakka. (Obszar — 4.100 km². Ludność — 1.060 tys.), 2) Związkowe Państwa Malajskie: Perak, Selangor, Negri-Sembilan, Pahang. (Obszar — 72.000 km². Ludność — 1.610 tys.) i 3) pozostające pod protektoratem brytyjskim państwa niesfe-

derowane: Dżohor, Keda, Kelatan, Perlis, Trengganu (Obszar 60.000 km². Ludność — 1.510 tys.), zależne od Wysokiego Komisarza brytyjskiego. Obszar ogólny — 136.100 km². Ludność — 4.180 tys. Siedzibą władz jest miasto Singapur, które jest jednocześnie najważniejszym portem, obok niego port Penang i Malakka. Sieć kolejowa ma 1.960 km długości. Waluta — dolar malajski. Miary — system metryczny.

Produkcja: Plantacje ryżu, kakao, kauczuku, ananasów, tytoniu, palm kokosowych. Rozległe lasy dostarczają szlachetnych gatunków drzewa. Znaczne bogactwa kopalne: cyna, złoto, żelazo, ołów, miedź, mangan i wolfram. Przemysł kauczukowy, fabryki konserw ananasowych.

Głównemi artykułami eksportu są: kauczuk, cyna, kopra, olej palmowy, ananasy w puszkach. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: ryż, tytoń, wyroby bawełniane, konfekcja, artykuły spożywcze, maszyny i wyroby żelazne, węgiel, kauczuk, ruda cynowa, przetwory mleczne, pieprz.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 143.9 mil. dol. złotych, importu — 136.2 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: W. Brytanja, Indje holenderskie i brytyjskie, Stany Zjednoczone A. P., Japonja, Chiny.

MANDŻURJA (Azja)

Cesarstwo, rządzone przez ostatniego cesarza Chin. Obszar — 1.137.000 km². Ludność około 22 miljonów. Stolica — Mukden. Głównem ogniskiem handlu jest Charbin. Drogi żelazne: wschodnio - chińska i południowo - mandżurska.

Produkcja: Uprawa soji, prosa, kukurydzy, pszenicy, gryki, ryżu, grochu, lnu, konopi, tytoniu, bawełny, indygo. Wielkie obszary leśne. Znaczne bogactwa kopalne: węgiel, żelazo, talk, mika, azbest, siarka, saletra, soda, wapień, złoto, srebro — słabo wyzyskane. W przemyśle główną rolę odgrywa przemysł olejarski (soja), poza tem istnieje przemysł cukrowniczy, browarniany, tytoniowy, przędzalniczy i tkacki, garbarnie, huty szklane, cegielnie.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła (bez handlu wewnętrznego z Chinami) 4.4 mil. dol. złotych, importu — 86.9 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Mandżurji bierze Japonja.

MAROKKO (Afryka)

Marokko — protektorat francuski. Obszar — 415.000 km². Ludność — 5.500 tysięcy. Stolica — Rabat. Główny port Casablanca, dalej porty: Kenitra, Rabat, Mazagan i Mogador. Waluta — frank marokański i francuski. Miary — system metryczny.

Produkcja: W produkcji rolnej najbardziej rozpowszechniona jest uprawa jęczmienia, żyta, kukurydzy, sorgo i bobu, dalej owsa, grochu, warzyw, lnu, konopi i tytoniu. Plantacje drzew oliwkowych, migdałowych, pomarańczowych, cytrynowych, figowych, palm daktylowych, winorośli. Hodowla rozwinięta, zwłaszcza bydła rogatego, owiec i kóz, koni, osłów, mułów, wielbłądów, świń oraz drobiu. Rybołówstwo. W produkcji górniczej największe znaczenie ma produkcja fosfatu, inne bogactwa kopalne, jak: rudy żelazne, mangan, ołów i cynk — niewyzyskane. Głównemi artykułami eksportu są: zboże, kukurydza, warzywa, oliwa, siemie lniane, migdały, drzewo cedrowe i sosnowe, bydło, skóry, jaja, fosfaty. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: wyroby bawełniane, jedwabne, maszyny, cukier, kawa, herbata, nafta i pochodne.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 23.5 mil. dol. złotych, importu — 60.1 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Marokka biorą: Francja i Algier, Anglja, Hiszpanja, Stany Zjednoczone A. P., Italja, Belgja.

Marokko — protektorat hiszpański. Obszar — 22.000 km². Ludność — 750 tysięcy. Stolica — Cueta. Sieć kolejowa ma 231 km długości. Waluta hiszpańska.

Produkcja ogranicza się do hodowli bydła, owiec, uprawy nieznacznych ilości żyta. Pokłady ołowiu, miedzi, cynku i rudy żelaznej — niewyzyskane.

Głównemi artykułami importu są: artykuły spożywcze, wyroby włókiennicze, materjały budowlane.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 0.9 mil. dol. złotych, importu — 5.7 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Hiszpanja, Francja i W. Brytanja.

MEKSYK (Ameryka)

Republika Związkowa, w skład której wchodzi 28 stanów, 2 terytorja i dystrykt federalny. Obszar — 1.969.000 km². Ludność

17.320 tysięcy. Stolica — Meksyk. Główne porty — Veracruz, Tampico. Sieć kolejowa ma 28.438 km długości. Waluta — peso złoty. Miary — system metryczny.

P r o d u k c j a: Uprawa pszenicy, jęczmienia, ryżu, kukurydzy, batatów i ziemniaków, roślin strączkowych, bawełny, kawy, kakao, trzciny cukrowej, tytoniu, owoców południowych (m. in. bananów, fig), korzeni. Produkcja rolna jednakże, jakkolwiek daje pewne artykuły na eksport, zasadniczo, zwłaszcza w zbożach, nie pokrywa zapotrzebowania wewnętrznego. Rozległe lasy dostarczają cennych gatunków drzewa. Plantacje palm kokosowych, drzewa bambusowego. Hodowla bydła stoi na niskim poziomie: chów bydła rogatego, kóz, baranów i owiec, świń, koni, osłów i mułów. Głównem bogactwem kraju jest górnictwo. Znaczne pokłady srebra, złota, miedzi, cyny, cynku, ołowiu i rtęci, dalej antymonu, siarki, bizmutu, węgla, żelaza, manganu. Bogate źródła nafty. W produkcji przemysłowej większą rolę odgrywa przemysł włókienniczy, browarniczy, metalurgiczny, tytoniowy, papierniczy, cukrowniczy, garbarski. Zresztą produkcja przemysłowa nie zaspakaja również zapotrzebowania wewnętrznego.

Głównemi artykułami e k s p o r t u są: produkty kopalne, a zwłaszcza nafta i metale szlachetne, dalej skóry, produkty roślinne, zwłaszcza strączkowe. W i m p o r c i e najważniejsze pozycje stanowią: artykuły spożywcze, węgiel, surowce i wyroby tekstylne, maszyny i chemikalja.

W r. 1933 wartość eksportu Meksyku wyniosła 80.6 mil. dol. złotych, importu — 54.2 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Meksyku biorą: Stany Zjednoczone A. P., dalej W. Brytanja, Niemcy, Francja, Hiszpanja.

MOZAMBIK (Afryka)

Kolonja portugalska, w skład której wchodzi Prowincja, zarządzana przez Portugalję. (Obszar — 637.000 km². Ludność — 3.683 tysiące) oraz kraje: Menika i Sofala, dzierżawione t. zw. Kompanji mozambickiej (Obszar — 135.000 km². Ludność — 346 tysięcy). Ogólny obszar — 772.000 km². Ludność — około 4 miljonów. Stolica i główny port — Laurenço-Marqués. Sieć kolejowa ma 1.351 km długości. Duże znaczenie komunikacyjne ma rzeka Zambezi. Waluta — portugalska i angielska. Miary — system metryczny.



Afryka. Obozowisko ekspedycji

Produkcja: Uprawa trzciny cukrowej, bawełny, ryżu, kawy, manioku, sizalu, tytoniu, owoców płd. Eksploatacja drzewa kauczukowego, mangowego i mahoniowego, palm kokosowych. Chów bydła i owiec. Kopaliny: złoto, srebro, węgiel i cyna. Pokłady nafty. Przemysł ogranicza się do fabryk mydlarskich i przemysłu mięsnego.

Głównemi artykułami eksportu są: cukier, orzechy palmowe, kopra, sezam, owoce południowe, bawełna, mięso mrożone, kawa, kość słoniowa i złoto. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: materjały bawełniane, mąka, maszyny.

W r. 1933 wartość eksportu Mozambiku wyniosła 5.9 mil. dol. złotych, importu — 12.9 mil. dol. złotych.

NICARAGUA (Ameryka Środkowa)

Republika. Obszar — 128.000 km². Ludność — około 800 tysięcy. Stolica — Managua. Główne porty — San Juan del Sur, Corinto i Bluefields. Sieć kolejowa ma 365 km długości. Sieć

dróg wodnych rozwinięta, największe znaczenie ma rzeka San Juan. Waluta — cordoba.

Produkcja: Uprawa kukurydzy, fasoli, bawełny, ryżu, kawy, trzciny cukrowej i kakao, bananów. Lasy dostarczają kauczuku, mahoniu i cedru. Chów bydła na niskim poziomie. Znaczne bogactwa kopalne: złoto, srebro — niewyzyskane. Produkcja przemysłowa ogranicza się do małych warsztatów, fabrykacji mebli, wyrobów skórzanych.

Głównemi artykułami eksportu są: kawa, drzewo szlachetne, banany, cukier, złoto, skóry surowo. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: wyroby bawełniane, artykuły spożywcze, żelazo, stal i wyroby z nich, napoje alkoholowe, skóry i wyroby.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 4 mil. dol. złotych, importu — 3.1 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Nicaragui biorą: Stany Zjednoczone A. P., dalej W. Brytanja, Francja, Niemcy, Italja, Hiszpanja.

NOWA ZELANDJA (Oceanja)

Dominjum brytyjskie, składające się z dwóch dużych wysp oraz kilku mniejszych wysepek. Nowa Zelandja sprawuje również mandat nad dawną kolonją niemiecką Samoą Zachodnią. Obszar Nowej Zelandji — 269.600 km². Ludność — 1.550 tysięcy. Obszar mandatowy — 2.900 km². Ludność — 48 tysięcy. Stolica — Wellington. Główne porty — Auckland, Wellington, Lyttelton i Dunedin. Sieć kolejowa ma 5.075 km długości. Waluta i miary angielskie.

Produkcja: Podstawą produkcji jest hodowla owiec, jak również bydła rogatego, koni, trzody chlewnej. W produkcji rolnej największą rolę odgrywa uprawa owsa, jęczmienia, pszenicy i ziemniaków. Rozległe lasy dostarczają drzewa meblowego. Bogactwa kopalne: węgiel, złoto, srebro. Wysoko postawiony przemysł spożywczy.

Głównemi artykułami eksportu są: wełna, mięso mrożone, przetwory mleczne, skóry, złoto. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: maszyny, wyroby wełniane i bawełniane, stal i żelazo, oleje, tytoń, cukier, herbata, spirytualja, papier, chemikalja.

W r. 1933 wartość eksportu Nowej Zelandji wyniosła 108.3 mil. dol. złotych, importu — 66.6 mil. dol. złotych. Wartość

eksportu Samoi zachodniej — 0.5 mil. dol. złotych, importu — 0.4 mil. dol. złotych.

Największy udział w handlu zagranicznym bierze: W. Brytanja, dalej Stany Zjednoczone A. P., Australja, Kanada.

PALESTYNA (Azja)

Terytorjum mandatowe W. Brytanji. Obszar — 23.000 km². Ludność — 1.080 tysięcy. Stolica — Jerozolima. Główne porty — Jaffa, Haifa. Sieć kolejowa ma ok. 1.231 km długości. Waluta — funt palestyński. Miary — system metryczny.

Produkcja: Rolnictwo na niezbyt wysokim poziomie. Uprawa pszenicy, jęczmienia, owsa, prosa i kukurydzy, melonów, tytoniu, sezam i durrha. Plantacje pomarańcz, cytryn, grappe fruit, fig, migdałów, pistacji, oliwek, winorośli oraz palm daktylowych. Hodowla słabo rozwinięta: chów owiec, kóz. Lasy cedrowe, cyprysowe i dębowe. Przemysł słabo rozwinięty.

Głównemi artykułami eksportu są: owoce, wełna, wino, durrha. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: artykuły spożywcze, drzewo i wyroby, wyroby tekstylne, ziemniaki, nafta, materjały budowlane, maszyny i samochody.

W r. 1933 wartość eksportu Palestyny wyniosła 8.7 mil. dol. złotych, importu — 35.7 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: W. Brytanja, Egipt, Syrja, Niemcy, Francja, Italja.

PANAMA (Ameryka Środkowa)

Republika. Obszar — 84.000 km². Ludność — 475 tysięcy. Stolica — Panama. Główne porty — Colon i Panama. Sieć kolejowa ma 413 km długości. Główne znaczenie jednak komunikacyjne i podstawę rozwoju handlowego Panamy stanowi Kanał Panamski. Waluta — balboa oraz dolar Stanów Zjednoczonych. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa bananów, kakao, trzciny cukrowej, ryżu, kukurydzy, owoców południowych. Plantacje palm kokosowych, drzew kauczukowych. Eksploatacja lasów. Hodowla bydła. Bogactwa kopalne: mangan, złoto, srebro, aluminium, cyna, miedź, węgiel i azbest. Połowy gąbek, korali i pereł. Rybołówstwo. Przemysł słabo rozwinięty ogranicza się do cukrownictwa i rafineryj.

Głównemi artykułami eksportu są: banany, kakao, kawa, orzechy kokosowe, perły i macica perłowa, skóry, drzewo. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: wyroby bawełniane, artykuły spożywcze, samochody, materjały budowlane, nafta i oleje, chemikalja.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 2.5 mil. dol. złotych, importu — 7.3 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Stany Zjednoczone A. P., Wielka Brytanja, Niemcy, Francja.

PARAGWAJ (Ameryka Południowa)

Republika. Obszar — 458.000 km². Ludność — 890 tysięcy. Stolica i główny port — Asuncion. Obok sieci kolejowej istnieje doskonale rozwinięta sieć komunikacji wodnej, dla której największe znaczenie mają rzeki Parana i Paragwaj. Waluta — peso złoty.

Produkcja: Kraj rolniczy. Uprawa tytoniu, trzciny cukrowej, bawełny, ryżu, kukurydzy, owoców południowych, a zwłaszcza pomarańczy. Rozległe lasy dostarczają szlachetnych gatunków drzewa, herbaty paragwajskiej t. zw. yerba mate oraz quebracho. Hodowla bydła rogatego. Pokłady żelaza, manganu, miedzi — niewyzyskane. Przemysł nierozwinięty.

Głównemi artykułami eksportu są: quebracho, ekstrakt mięsny, yerba mate, drzewo, skóry solone i suszone, tytoń, pomarańcze. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: produkty spożywcze, wyroby włókiennicze, maszyny i wyroby metalowe, produkty chemiczne i lecznicze.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 6.1 mil. dol. złotych, importu — 4.4 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Paragwaju biorą: Argentyna, Stany Zjednoczone A. P., Urugwaj, Francja, Niemcy, Italja, W. Brytanja, Hiszpanja.

PERSJA (Azja)

Monarchja konstytucyjna. Obszar — 1.626.000 km². Ludność — 9 miljonów. Stolica Teheran. Sieć kolejowa ma zaledwie 150 km długości. Waluta — rial. Miary — system metryczny.

Produkcja: Rolnictwo na bardzo niskim poziomie: uprawa pszenicy, jęczmienia, prosa, ryżu. Produkcja owoców za to znaczna, zwłaszcza winogron, moreli, daktyli, migdałów, orzechów, pomarańcz i pistacyj. Uprawa maku, tragantu, bawełny, juty,

tytoniu. Chów zwierząt domowych rozwinięty, zwłaszcza owiec i kóz, koni, mułów, osłów, wielbłądów. Hodowla jedwabników. Poza naftą, eksploatowaną przez Anglję, inne bogactwa kopalne, jak sól, węgiel, żelazo, miedź, srebro, złoto, siarka, ołów, nikiel, kobalt, rudy manganowe, boraks, marmur, szlachetne kamienie — słabo wyzyskane. Przemysł naftowy, poza tem rzemiosło i przemysł domowy, jak produkcja dywanów, barwników, złotnictwo.

Głównym artykułem eksportu jest nafta, obok niej benzyna, oleje, owoce świeże i suszone, dywany, wełna, bawełna, jedwab, ryż, opjum, tragant. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: cukier, towary włókiennicze i metalowe, herbata, ryż, stal, żelazo i maszyny.

W r. 1933 wartość eksportu Persji wyniosła 52.6 mil. dol. złotych, importu — 21.3 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Persji biorą: W. Brytanja, Rosja Sowiecka, Indje Brytyjskie, Francja, Stany Zjednoczone A. P., Egipt, Niemcy, Belgja.

PERU (Ameryka Południowa)

Republika. Obszar — 1.249.000 km². Ludność — 6.600 tysięcy. Stolica — Lima. Główne porty — Callao, Paita, Chimbote, Mol-



Peru. Typy indjanek-góralek



Obozowisko dzikich indjan Kampa



Przeprawa tratew na rzece Perené

lendo, Salaverry. Sieć kolejowa ma 6.000 km długości. Z dróg wodnych śródlądowych najważniejszą jest rzeka Amazonka oraz jezioro Titicaca. Waluta — sol. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa trzciny cukrowej, bawełny, kakao, kawy, koki, tytoniu, ryżu, batatów, kauczuku oraz owoców, jak ananasy, granaty, brzoskwinie i morele, figi, pomarańcze, cytryny, jabłka, oliwki i winogrona, orzechy kokosowe oraz amerykańskie. Eksploatacja lasów (mohoń, palisander). Hodowla lam, alpak i owiec oraz bydła. Hodowla jedwabników. Znaczne bogactwa kopalne: miedź, srebro, złoto, wolfram, bizmut, antymon, ołów, rtęć, cyna, cynk, żelazo, siarka, nafta, asfalt, sól, boraks — słabo wyzyskane. Przemysł słabo rozwinięty: górniczy, cukrowniczy i włókienniczy.

Głównemi artykułami eksportu są: nafta, bawełna, wełna, cukier, metale, szlachetne gatunki drzewa, skóry, koka, koszenilla, owoce, kawa, kakao, kauczuk. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: artykuły spożywcze, maszyny, wyroby tekstylne i metalowe.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 37.8 mil. dol. złotych, importu — 15.1 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą Stany Zjednoczone A. P., W. Brytanja, Niemcy, Francja, Italja, Japonja.

PORTUGALJA (Europa)

Republika. Obszar — 89.000 km², łącznie z Wyspami Azorskiemi i Maderą, które stanowią integralną część Portugalji — 92.300 km². Ludność — 7 miljonów. Stolica — Lizbona. Główne porty — Lizbona, Porto, Setubal, Coimbra, Faro, Taviva, Aveiro. Sieć kolejowa ma 3.287 km długości. Waluta — escudo. Miary — system metryczny.

Do Portugalji należą następujące posiadłości:

W Afryce — Angola (obszar — 1.256.000 km², ludność — 2.700 tysięcy), Wyspy Zielonego Przylądka (obszar — 3.900 km². Ludność — 160 tysięcy), Gwinea Portugalska obszar — 36.000 km², ludność — 380 tysięcy), Mozambik (obszar — 772.000 km², ludność — 4 miljony), Wyspa Princip i św. Tomasza (obszar — 900 km², ludność — 60 tys.);

W Azji — Indje Portugalskie (obszar — 3.800 km^2, ludność 600 tysięcy), Macao (obszar — 10 km^2, ludność — 170 tysięcy) i Timor (obszar — 19.000 km^2, ludność — 480 tys.).

Produkcja metropolji: Uprawa zbóż, kukurydzy i ziemniaków. Dużą rolę odgrywa uprawa winorośli, dalej plantacje pomarańcz, cytryn, fig, migdałów i orzechów oraz oliwek. Eksploatacja drzewa korkowego. W chowie bydła wysuwa się na pierwszy plan chów owiec, kóz, świń, mułów i osłów. dalej bydła rogatego i koni. Rybołówstwo. Nieznaczne pokłady węgla, rudy miedzianej i żelaznej, wolframu, cyny. Przemysł włókienniczy, konserw rybnych, ceramiczny; fabryki korków.

Głównemi artykułami eksportu są: konserwy rybne (sardynki), wina, korek, owoce i jarzyny południowe, jedwab. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: surowce przemysłowe, towary tekstylne, artykuły spożywcze, maszyny i inne fabrykaty.

W r. 1933 wartość eksportu Portugalji wyniosła 24.3 mil. dol. złotych, importu — 69.4 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: W. Brytanja, Niemcy, posiadłości portugalskie, Stany Zjednoczone A. P., Francja, Brazylja.

SALWADOR (Ameryka Środkowa)

Republika. Obszar — 34.000 km^2. Ludność — 1.522 tysiące. Stolica — San Salvador. Główne porty — Acajutlán, La Libertad i La Union. Sieć kolejowa ma 531 km długości. Waluta — colon. Miary — System metryczny.

Produkcja: Uprawa kawy, trzciny cukrowej, zbóż, tytoniu, bawełny, ryżu, indygo, hennequen, jarzyn i owoców. Lasy balsamowe i kauczukowe. Hodowla bydła. Przemysł słabo rozwinięty: tytoniowy, skórzany.

Głównym artykułem eksportu jest kawa, dalej bawełna, cukier, balsam peruwiański, hennéquen, indygo, fasola, skóry i wyroby skórzane, ryż, tytoń. W imporcie ważne pozycje stanowią wyroby bawełniane, maszyny i inne fabrykaty.

W r. 1933 wartość eksportu Salvadoru wyniosła 4.9 mil. dol. złotych, importu — 4.4 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Salvadoru biorą: Stany Zjednoczone A. P., W. Brytanja, Niemcy, Japonja, Francja, Hiszpanja, Peru.



Salwador. Charakterystyczny zaprzęg

SJAM (Azja)

Monarchja. Obszar — 518.000 km^2. Ludność — 12.355 tysięcy. Stolica i główny port — Bangkok. Sieć kolejowa ma 2.392 km długości. Z dróg wodnych śródlądowych spławna jest rzeka Menam i kanały. Waluta — baht. Miary — system metryczny.

Produkcja: Podstawą rolnictwa jest uprawa ryżu, poza tem uprawia się jarzyny, owoce, trzcinę cukrową, pieprz i inne rośliny korzenne. Rozległe lasy dostarczają drzewa teak. Chów zwierząt domowych rozwinięty, zwłaszcza wołów, bawołów, koni i słoni. Rybołówstwo. Bogactwa kopalne, cyna, żelazo, węgiel, wolfram, cynk — słabo wyzyskane. Czynne są tylko kopalnie cyny i rubinów. Przemysł nie rozwinięty.

Głównemi artykułami eksportu są: ryż, cyna, drzewo. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: wyroby bawełniane i metalowe, artykuły spożywcze, tytoń, maszyny.

W r. 1933 wartość eksportu Sjamu wyniosła 37.8 mil. dol. złotych, importu — 26.5 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Sjamu biorą: W. Brytanja, Indje Brytyjskie, Francja, Niemcy.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI PÓŁNOCNEJ

Republika związkowa, w skład której wchodzi 48 stanów i jeden okrąg federalny. Obszar — 7.839.000 km². Ludność — 125.200 tysięcy. Stolica — Washington. Główne porty — New York, Philadephia, Boston, Savannah, Galveston, Nowy Orlean, Mobile, San Francisco. Sieć kolejowa ma 400.800 km długości. Sieć dróg wodnych śródlądowych bardzo rozwinięta — największe znaczenie komunikacyjne ma rzeka Mississipi z dopływami oraz Wielkie Jeziora wraz z systemem kanałów Sault S-te Marie. Waluta — dolar. Miary długości — 1 yard = 91.43 cm, 1 mila statutowa = 1.609.347 km, nautyczne — 1 mila nautyczna = 1.853.249 metrów, powierzchni — 1 acre = 0.4047 ha, kubiczne — 1 bushel = 0.35239 hl, i 1 gallon = 0.03785 hl, wagi — 1 short ton (tona krótka) = 907.18 kg, 1 long ton = 1016.0416 kg, 1 pound (funt) = 0.45359 kg.

Do Stanów Zjednoczonych należą następujące posiadłości:

W Ameryce — Alaska (obszar — 1.519.000 km², ludność — 60 tysięcy), Wyspy Dziewicze (obszar — 300 km², ludność — 22 tysiące), strefa Kanału Panamskiego (obszar — 1.400 km², ludność — 42 tysiące), Porto-Rico (obszar — 8.900 km², ludność — 1.610 tysięcy);

W Azji — Filipiny (obszar — 296.000 km², ludność — 12.647 tysięcy);

W Oceanji — wyspy Guam (obszar — 500 km², ludność — 20 tysięcy), Hawai (obszar — 17.000 km², ludność — 380 tysięcy), Samoa Amerykańska (obszar — 200 km², ludność — 10 tysięcy).

Produkcja metropolji. Rolnictwo — mimo olbrzymich terenów mało intensywne. Uprawa pszenicy, żyta, jęczmienia, owsa, kukurydzy, ryżu, bawełny, tytoniu, buraków cukrowych, ziemniaków, lnu, koniczyny nasiennej, traw pastewnych. Sadownictwo. Hodowla rozwinięta, zwłaszcza bydła rogatego, trzody chlewnej, owiec, koni, mułów i drobiu. Rybołówstwo. Znaczne bogactwa kopalne: węgiel, nafta, żelazo, miedź, złoto, srebro, olej skalny, fosfaty, drogie kamienie, aluminjum, rtęć, cyna, cynk, ołów, platyna, antymon, mangan, nikiel, kamienie budulcowe, gaz ziem-

ny, sole potasowe, sól, źródła mineralne. Przemysł wspaniale rozwinięty, zwłaszcza metalurgiczny, maszynowy, samochodowy, tkacki, skórzany, papierniczy, chemiczny, spożywczy.

Głównemi artykułami eksportu są: bawełna, produkty przemysłu naftowego, maszyny, samochody, pszenica i mąka pszenna, przetwory mięsne, żelazo i stal, miedź i wyroby, tytoń, wyroby bawełniane, owoce i orzechy, węgiel i koks, chemikalja, wyroby gumowe, skóry i wyroby, wyroby z drzewa, futra, papier i wyroby, farby i pokosty. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: jedwab surowy, kauczuk, kawa, cukier trzcinowy, papier i wyroby, futra, skóry, owoce i orzechy, wełna i wyroby, tytoń, juta, wyroby bawełniane, nasiona roślin oleistych, nawozy sztuczne, chemikalja, len i konopie, wyroby jedwabne, jarzyny.

W r. 1933 wartość eksportu Stanów Zjednoczonych wyniosła 1.279.6 mil. dol. złotych, importu — 1.112.1 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Stanów Zjednoczonych biorą: W. Brytanja, Kanada, Niemcy, Japonja, Francja, Kuba, Holandja, Włochy, Australja, Meksyk.

SYRJA I LIBAN (Azja)

Terytorjum mandatowe francuskie, w skład którego wchodzą: republika Libańska ze stolicą Beyrouth (obszar — 11.000 km^2), republika Syryjska ze stolicą Damaszek (obszar — 176.000 km^2), Państwo Alauitów ze stolicą Latakieh (obszar — 6.000 km^2) i Państwo Dżebel Druze ze stolicą Sueida (obszar — 7.000 km^2). Ogólny obszar — 200.000 km^2. Ludność — około 3 miljonów. Główne porty — Beyrouth, Alexandrette. Sieć kolejowa ma 1.587 km długości. Waluta funt libanosyryjski złoty. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa pszenicy, jęczmienia, kukurydzy, bawełny, roślin strączkowych, jarzyn, trzciny cukrowej, winorośli, oliwek, cytryn, pomarańcz, moreli, fig, morw. Hodowla jedwabników. Hodowla owiec, kóz, bydła rogatego, koni, osłów, wielbłądów. Bogactwa naturalne: węgiel, żelazo, olej skalny, marmury, fosfaty, miedź, nikiel, chrom, asfalt — niewyzyskane. Przemysł słabo rozwinięty, głównie jedwabniczy, fabryki oliwy, mydła.

Głównemi artykułami eksportu są: jedwab, wełna surowa, bawełna surowa i tkaniny bawełniane, marmelady owocowe.

W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: bawełna i wyroby bawełniane, zboża i produkty, oleje i tłuszcze, wełna i wyroby, żelazo i wyroby.

W r. 1933 wartość wywozu Syrji wyniosła 5.9 mil. dol. złotych, importu — 28.9 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Syrji biorą: Palestyna, Turcja, Egipt, Francja, Italja, W. Brytanja, Belgja.



Trypolitanja. Studnia w oazie

TRYPOLITANJA (Afryka)

Kolonja włoska. Obszar — 900.000 km². Ludność — około 543 tysięcy. Główne miasto — Trypolis.

Produkcja: Uprawa jęczmienia, tytoniu, henny, warzyw, oliwek, palm daktylowych. Hodowla owiec, wielbłądów. Rybołówstwo. Połów gąbek. Przemysł ludowy: tkactwo, garbarstwo, złotnictwo. Przemysł fabryczny ogranicza się do nielicznych mydlarni, rafineryj, fabryk oleju, młynów, fabryk tytoniu.

Głównemi artykułami eksportu są: henna, wełna, skóry, daktyle, dywany, gąbki, konserwy rybne. W imporcie najpo-

ważniejsze pozycje stanowią: bydło, ryby, nasiona oleiste, wyroby włókiennicze, węgiel, drzewo, nafta.

W r. 1933 wartość eksportu Trypolitanji wyniosła 1 mil. dol. złotych, importu — 6 mil. dol. złotych.

TUNIS (Afryka)

Protektorat francuski. Obszar — 125.000 km². Ludność — 2.500 tysięcy. Stolica — Tunis. Główne porty — Bizerta, Tunis, Sousse, Sfax. Sieć kolejowa ma 2.100 km długości. Waluta — frank tunetański. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa żyta, jęczmienia, owsa, bobu, grochu, kukurydzy, winorośli, alfy, oliwek, owoców, jak pomarańcze, mandarynki, cytryny, gruszki, jabłka, migdały, banany. Plantacje palm daktylowych. Eksploatacja lasów (dąb korkowy, sosna, dąb zwykły). Hodowla przedewszystkiem owiec, dalej bydła rogatego, koni, osłów, mułów, wielbłądów i trzody chlewnej. Znaczne bogactwa kopalne: fosfat, rudy ołowiane, cynkowe, żelazne, miedziane, lignit i mangan oraz węgiel i nafta. Przemysł słabo rozwinięty, głównie spożywczy, drzewny, fabrykacja dywanów.

Głównemi artykułami eksportu są: fosfaty, rudy metali, wina, oliwa, owoce, jarzyny, ziarno i mąka. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: cukier, żelazo i stal i wyroby, maszyny, wyroby bawełniane, papier, szkło, chemikalja.

W r. 1933 wartość eksportu Tunisu wyniosła 29 mil. dol. złotych, importu — 68.mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Francja, Italja, Anglja i Alger.

UNJA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA

Dominjum brytyjskie, w skład którego wchodzą 4 prowincje: Przylądek Dobrej Nadziei, Natal, Transvaal i Oranja. Obszar — 1.222.000 km². Ludność — 8.310 tysięcy. Stolica — Pretorja, siedziba parlamentu — Capetown. Główne porty — Capetown, Durba Port i Elisabeth. Sieć kolejowa ma 20.965 km. Waluta i miary angielskie.

Piątą prowincję Unji stanowić będzie Południowo-Zachodnia Afryka, b. kolonja niemiecka (obszar — 835.000 km², ludność 280 tysięcy), nad którą Unja sprawowała dotychczas mandat z ramienia Ligi Narodów. Odpowiednią uchwałę powzięło zgromadzenie

przedstawicieli Płd. Zach. Afryki w dniu 30 listopada r. 1934. Główne miasto — Windhek.

Poza tem pod zarządem Unji pozostają następujące protektoraty: Kraj Basutów z głównem miastem Maseru (obszar — 30.000 km^2, ludność — 650 tysięcy), Kraj Beczuanów (obszar — 712.000 km^2, ludność — 160 tysięcy), Kraj Suazi z głównem miastem Mbabane (obszar — 17.000 km^2, ludność — 125 tysięcy) i Rodezja Południowa z głównem miastem Salisbury (obszar — 389.000 km^2, ludność — 1.150 tysięcy). Kraj Basutów, Kraj Beczuanów i Swaziland pozostają w związku celnym z Unją Płd.-Afrykańską.

P r o d u k c j a: Uprawa kukurydzy, pszenicy, owsa, ziemniaków, bawełny, ryżu, trzciny cukrowej, kawy, kakao, tytoniu, winorośli. Plantacje drzew pomarańczowych, cytrynowych, morelowych, brzoskwiniowych, jabłoni, śliw. Hodowla rozwinięta, zwłaszcza owiec, bydła rogatego, kóz, koni i mułów, trzody chlewnej, strusi. Wielkie bogactwa kopalne: złoto, djamenty, węgiel, srebro, miedź, antymon, azbest. Przemysł metalurgiczny, dalej garbarski i cementowy.

Głównemi artykułami e k s p o r t u są: złoto, djamenty, platyna, wełna, skóry i futra, węgiel, owoce południowe, kukurydza i mąka, pióra strusie. W i m p o r c i e najpoważniejsze pozycje stanowią: wyroby wełniane, bawełniane i jedwabne, artykuły spożywcze i napoje, maszyny, samochody, wyroby żelazne, oleje i tłuszcze.

W r. 1933 wartość eksportu Unji Południowo - Afrykańskiej wyniosła 303 mil. dol. złotych, importu — 167.5 mil. dol. złotych. W tymże roku wartość eksportu Rodezji Południowej (bez obrotów z Unją) wyniosła 13.3 mil. dol. złotych, importu — 9.8 mil. dol. złotych, wreszcie wartość eksportu Afryki Południowo-Zachodniej — 4.9 mil. dol. złotych, importu — 3.3 mil. dol. złotych.

Największy udział w handlu zagranicznym Unji bierze: W. Brytanja, dalej Indje, Niemcy, Francja, Stany Zjednoczone A. P. Australja, Kanada.

URUGWAJ (A m e r y k a P o ł u d n i o w a)

Republika. Obszar — 187.000 km^2. Ludność — 1.975 tysięcy. Stolica i główny port — Montevideo. Sieć kolejowa ma 2.668 km długości. Waluta — peso złoty. Miary — system metryczny.

Produkcja: Uprawa zbóż, kukurydzy, lnu, tytoniu, oliwek. Głównem bogactwem jest hodowla, a zwłaszcza owiec, bydła rogatego, trzody chlewnej, dalej koni, mułów, kóz. Bogactwa kopalne: złoto, srebro, miedź, ołów, marmur. Przemysł ogranicza się do rzeźni, solarni mięsa, fabryk ekstraktów mięsnych i młynów.

Głównemi artykułami eksportu są zwierzęta żywe, przetwory mięsne, tłuszcze zwierzęce, wełna, skóry. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: cukier, drzewo, nafta i benzyna, węgiel, chemikalja, wyroby bawełniane, stal, żelazo i wyroby, samochody.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 31.3 mil. dol. złotych, importu — 28.5 mil. dol. złotych.

WENEZUELA (Ameryka Południowa)

Republika związkowa. Obszar — 912.000 km². Ludność — 3.260 tysięcy. Stolica — Caracas. Główne porty: La Guaira, Puerto Capello, Maracaibo, Giudad, Bolivar. Sieć kolejowa ma 1.039 km długości. Sieć dróg wodnych żeglowych ma 18.000 km długości. Waluta — bolivar. Miary — system metryczny.

Produkcja: Podstawą produkcji jest uprawa kawy i kakao, poza tem uprawia się trzcinę cukrową, bawełnę, tytoń, ryż, zboża, kukurydzę, ziemniaki, rośliny strączkowe, indygo, owoce południowe. Eksploatacja lasów (kauczuk, palmy kokosowe, balsam, mahoń, cedr). Hodowla bydła rogatego, owiec, kóz, koni, osłów, mułów, nierogacizny. Myśliwstwo i rybołówstwo. Bogactwa kopalne: złoto, miedź, żelazo, węgiel, nafta. Przemysł słabo rozwinięty.

Głównemi artykułami eksportu są kawa, kakao, nafta, drzewo, zwierzęta żywe, mięso mrożone, skóry. W imporcie najpoważniejsze pozycje stanowią: rudy żelazne, ołowiu i inne, wyroby żelazne, maszyny, samochody, wyroby bawełniane.

W r. 1933 wartość eksportu wyniosła 81.3 mil. dol. złotych, importu — 21.6 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym Wenezueli biorą Stany Zjednoczone A. P., Curaçao, W. Brytanja, Niemcy, Francja, Hiszpanja.

WIELKA BRYTANJA (Europa)

Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanji i Irlandji Północnej składa się z Anglji i Walji, Szkocji, Północnej Irlandji, wy-

spy Man i szeregu drobnych wysp. Obszar ogólny — 244.000 km². Ludność — 46.440 tysięcy. Stolica — Londyn. Główne porty — Londyn, Liverpool, Manchester, Cardiff, Glasgow, Hull, Southampton. Sieć kolejowa ma 34.000 km długości. Sieć dróg wodnych bardzo rozwinięta, ma 7.476 długości. Waluta — funt szterling. Miary: długości — 1 ang. mila = 1.609 m, powierzchni — 1 acre = 0.40468 ha, objętości — 1 gallon = 0.04546 hl, 1 bushel = 0.36368 hl, wagi — 1 funt angielski = 0.4536 kg. W skład Imperjum Brytyjskiego obok Zjednoczonego Królestwa wchodzą następujące dominja, kolonje, protektoraty i terytorja mandatowe:

W Europie: Wolne Państwo Irlandzkie (obszar — 69.000 km², ludność — 2.983 tysiące), Gibraltar (obszar — około 5 km², ludność — 18 tysięcy), Malta (obszar — 300 km², ludność — 242 tysiące);

W Afryce: Unja Południowo-Afrykańska — dominjum — (obszar — 1.222.000 km², ludność 8.310 tysięcy), Kraj Bassutów (obszar — 30.000 km², ludność — 650 tysięcy), Kraj Beczuanów (obszar — 712.000 km², ludność — 160 tysięcy), Kraj Suazi (obszar — 17.000 km², ludność — 125 tysięcy), Rodezja Południowa (obszar — 389.000 km², ludność — 1.150 tysięcy), Południowo-Zachodnia Afryka — mandat — (obszar — 835.00 km², ludność — 280 tysięcy); Brytyjska Afryka Wschodnia: Somali (obszar — 176.000 km², ludność 350 tysięcy), Uganda (obszar — 244.000 km², ludność — 3.585 tysięcy), Kenja (obszar — 583.000 km², ludność — 3.076 tysięcy), Tanganika — mandat (obszar — 969.000 km², ludność — 5.150 tysięcy), Sudan Anglo-Egipski — kondominjum (obszar — 2.611.000 km², ludność — 5.580 tysięcy). Brytyjska Afryka Zachodnia: Gambja (obszar — 10.000 km², ludność — 200 tysięcy), Sierra Leone (obszar — 71.000 km², ludność — 1.800 tysięcy), Złote Wybrzeże (obszar — 204.000 km², ludność — 2.965 tysięcy), Nigerja (obszar — 877.000 km², ludność — 19.300 tysięcy), Togo — mandat (obszar — 34.000 km², ludność — 300 tysięcy), Kamerun — mandat (obszar — 89.000 km², ludność — 782 tysiące). Wyspa Mauritius z przynależnościami (obszar — 2.100 km², ludność — 398 tysięcy), Nyassa bryt. (obszar — 124.000 km², ludność — 1.650 tysię-

cy), Rodezja Północna (obszar — 746.000 km², ludność — 1.393 tysiące), wyspa św. Heleny z przynależnościami (obszar — 200 km², ludność — 4 tysiące), Seyszyle (obszar — 400 km², ludność — 28 tysięcy), Zanzibar (obszar — 2.600 km², ludność — 235 tysięcy);

W Ameryce: Kanada — dominjum (obszar — 9.542.000 km², Ludność — 10.590 tysięcy), Nowa Fundlandja—dominjum (obszar — 111.000 km², ludność 280 tysięcy), Labrador (obszar — 311.000 km², ludność 4 tysiące), Antyle bryt.: Bahama (obszar — 11.400 km², ludność — 61 tysięcy), Barbados (obszar — 400 km², ludność — 177 tysięcy), Wyspy Zawietrzne (obszar — 1.300 km², ludność — 192 tysiące), Wyspy pod Wiatrem (obszar — 1.830 km², ludność — 131 tysięcy) i Jamajka z przynależnościami (obszar — 12.500 km², ludność — 1.084 tysiące); Bermudy (obszar — 50 km², ludność — 28 tysięcy), Honduras bryt. (obszar — 22.300 km², ludność — 53 tysiące), Trinidad i Tobago (obszar — 5.100 km², ludność — 420 tysięcy), Wyspy Falklandzkie z przynależnościami (obszar — 15.000 km², ludność — 3 tysiące), Gujana bryt. (obszar — 232.000 km², ludność — 318 tysięcy);

W *Azji:* Indje Brytyjskie — dominjum (obszar ogólny — 4.675.000 km², ludność — 359.400 tysięcy), Aden, Perim i przynależności (obszar — 4.200 km², ludność — 65 tysięcy), Borneo bryt.: Borneo płn., Brunei i Sarawak, (obszar ogólny — 195.000 km², ludność — 906 tysięcy); Cejlon i Malediwy (obszar — 66.000 km², ludność — 5.507 tysięcy), Cypr (obszar — 9.300 km², ludność — 354 tysiące), Hongkong (obszar 900 km², ludność — 901 tysięcy), Brytyjskie posiadłości Malajskie — (obszar ogólny — 136.100 km², ludność — 4.180 tysięcy), Palestyna i Transjordanja — mandat (obszar ogólny — 63.000 km², ludność — 1.380 tysięcy);

W *Oceanji:* Australja—dominjum—(obszar—7.704.000 km², ludność — 6.605 tysięcy), Nowa Zelandja — dominjum — (obszar — 268.000 km², ludność — 1.534 tysiące), Norfolk (obszar — 40 km², ludność — 1 tysiąc), Papua (obszar — 234.000 km², ludność — 280 tysięcy), Fidżi (obszar — 19.000 km², ludność — 189 tysięcy), Wyspy Gilberta i Ellisa (obszar — 500 km², ludność — 34 tysiące), wyspy Salomona

(obszar — 28.000 km², ludność — 95 tysięcy), Tonga (obszar — 600 km², ludność — 30 tysięcy), Nowe Hebrydy — franc. bryt. — (obszar — 12.000 km², ludność — 60 tysięcy), Wyspy Cooka, Tokelau (obszar — 1.600 km², ludność — 16 tysięcy), Nowa Gwinea — mandat — (obszar — 236.000 km², ludność — 520 tysięcy), Nauru — mandat (obszar — 20 km², ludność — 2 tysiące), Samoa Zachodnia — mandat — (obszar — 2.900 km², ludność — 48 tysięcy).

Produkcja metropolji: Rolnictwo odgrywa drugorzędną rolę i zaspakaja tylko częściowo zapotrzebowanie wewnętrzne. Uprawa pszenicy, jęczmienia, owsa, żyta, ziemniaków, buraków cukrowych, jarzyn. Sadownictwo. Większe znaczenie ma hodowla, która jest dość rozwinięta, zwłaszcza owiec, bydła rogatego, trzody chlewnej i koni. Rybołówstwo. Znaczne bogactwa kopalne: węgiel, rudy żelaza i ołowiu, piryty żelazne, ruda cynkowa, wapienie, sól są podstawą wspaniale rozwiniętego przemysłu, a zwłaszcza metalurgicznego, włókienniczego, samochodowego, chemicznego i budownictwa okrętów.

Głównemi artykułami eksportu są: węgiel, koks, żelazo, stal i wyroby, maszyny, przędza bawełniana i tkaniny, przędza wełniana i tkaniny, ubrania, chemikalja, środki lokomocji. W imporcie najważniejsze pozycje stanowią: artykuły spożywcze, ruda żelazna i inne, drzewo i budulec, bawełna i odpadki, wełna, produkty naftowe, tłuszcze, nasiona oleiste, gumelastyka, skóry niegarbowane, metale i wyroby, przetwory ropne i żywiczne.

W r. 1933 wartość eksportu W. Brytanji wyniosła 1.212.6 mil. dol. złotych, importu — 2.073 mil. dol. złotych. Największy udział w handlu zagranicznym biorą: Indje Brytyjskie, Stany Zjednoczone A. P., Wolne Państwo Irlandji, Niemcy, Holandja, Kanada, Unja Południ. Afrykańska, Francja, Argentyna, Belgja, Nowa Zelandja, Italja, Hiszpanja, Egipt, Szwecja.

Opracowane na podstawie następujących wydawnictw:

Rynki Zbytu — wyd. Państwowego Instytutu Eksportowego. Warszawa 1929.

Annuaire Statistque de la Société des Nations 1933/34, Genève 1934.

Annuaire des Entreprises Coloniales — wyd. L'Union Coloniale Française Paris 1934.

The Dominions Office and Colonial Office List wyd. Waterlow and Sons Limitec, London 1934.

Report on African Affairs for the year 1933. Edited by Owen Clough, C. M. G. London.

HANDEL ZAGRANICZNY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ Z POSZCZEGÓLNEMI KRAJAMI

KRAJE	Rok 1933			Rok 1934		
	Przywóz	Wywóz	Saldo	Przywóz	Wywóz	Saldo
	w tysiącach złotych			w tysiącach złotych		
Ogółem	**826.994**	**959.643**	**+ 132.649**	**798.760**	**975.342**	**+ 176.582**
Europa	**570.388**	**885.002**	**+ 314.614**	**510.666**	**849 350**	**+ 338.684**
Albanja	2	29	+ 27	1	11	+ 10
Anglja	83.053	184.686	+ 101.633	86.208	191.922	+ 105.714
Austrja	35.170	55.643	+ 20.473	36.683	57.216	+ 20.533
Belgja	29.315	47.160	+ 17.845	25.348	58.284	+ 32.936
Bułgarja	2.537	1.435	— 1.102	3.296	2.576	— 720
Czechosłowacja . . .	35.628	48.101	+ 12.473	32.495	50.431	+ 17.936
Danja	11.409	28.460	+ 17.051	8.834	30.835	+ 22.001
Estonja	1.745	2.015	+ 270	1.008	2.200	+ 1.192
Finlandja	1.357	14.256	+ 12.899	954	12.314	+ 11.360
Francja	56.479	53.111	— 3.368	46.084	40.709	— 5.375
Grecja	1.814	3.848	+ 2.034	2.560	3.946	+ 1.386
Hiszpanja	2.849	12.264	+ 9.415	3.290	8.703	+ 5.413
Holandja . - . . .	28.699	54.381	+ 25.682	29.426	41.496	+ 12.070
Irlandja-wolne państwo	263	8.824	+ 8.561	274	15.030	+ 14.756
Islandja	1.425	565	— 860	809	491	— 318
Jugosławja	6.769	5.639	— 1.130	6.731	9.399	+ 2.668
Litwa	148	364	+ 216	231	295	+ 64
Łotwa	1.277	6.851	+ 5.574	894	6.818	+ 5.924
Niemcy	145.694	167.790	+ 22.096	108.471	161.596	+ 53.125
Norwegja	8.208	19.186	+ 10.978	7.479	13.495	+ 6.016
Portugalja	1.835	993	— 842	1.930	1.907	— 23
Posiadłości brytańskie na morzu Śródziemnem	67	280	+ 213	5	252	+ 247
Rumunja	7.556	15.930	+ 8.374	9.496	13.593	+ 4.097
Szwajcarja	27.045	14.072	— 12.973	21.973	12.717	— 9.256
Szwecja	16.937	47.815	+ 30.878	19.841	45.087	+ 25.246
Turcja	1.441	966	— 475	769	955	+ 186
Węgry	5.713	5.483	— 230	4.147	4.558	+ 411
Włochy	38.255	24.909	— 13.346	33.689	37.034	+ 3.345
Z. S. R. R.	17.697	59.946	+ 42.249	17.740	25.477	+ 7.737
Inne kraje	1	—	— 1	0	3	+ 3
Azja	**43.267**	**20.868**	**— 22.399**	**54.106**	**32.985**	**— 21.121**
Afganistan	3	0	— 3	0	13	+ 13
Cejlon	2.908	47	— 2.861	2.455	40	— 2.415
Chiny	1.110	5.202	+ 4.092	4.077	10.045	+ 5.968

KRAJE	Rok 1933			Rok 1934		
	Przywóz	Wywóz	Saldo	Przywóz	Wywóz	Saldo
	w tysiącach złotych			w tysiącach złotych		
Filipiny	2	—	— 2	0	37	+ 37
Indje Brytańskie . .	24.188	5.063	— 19.125	26.004	8.223	— 17.781
Indje Holenderskie . .	9.983	746	— 9.237	17.662	433	— 17.228
Japonja	2.442	1.641	— 801	1.104	1.550	+ 446
Kolonje i posiadłości francuskie w Azji .	9	60	+ 51	13	69	+ 57
Kolonje portugalskie .	0	—	— 0	164	0	— 164
Mezopotamja	5	223	+ 218	4	453	+ 449
Palestyna	578	5.752	+ 5.174	1.051	9.067	+ 8.015
Kraje Azji Zachodniej oprócz oddzielnie wymienionych	11	45	+ 34	6	88	+ 82
Państwa pod protektoratem i kolonje brytańskie na Malakka .	228	42	— 186	932	394	— 538
Pozostałe niewymienione kraje Azji . . .	0	93	+ 93	0	81	+ 80
Persja	331	1.290	+ 959	619	1.273	+ 654
Sjam	1.469	89	— 1.380	0	57	+ 57
Syrja	0	575	+ 575	15	1.162	+ 1.147
Afryka	**27.652**	**10.824**	— **16.828**	**33.614**	**14.486**	— **19.128**
Abisynja	66	1	— 65	75	10	— 65
Afryka północna francuska	1.402	5.309	+ 3.907	2.175	4.502	+ 2.327
Egipt	10.142	2.654	— 7.488	17.244	3.916	— 13.328
Kolonje i mandaty belgijskie w Afryce . .	230	14	— 216	559	20	— 539
Liberja	22	23	+ 1	8	7	— 1
Tanger-Marokko . . .	18	44	+ 26	0	45	+ 45
Związek Południowo-Afrykański	2.668	1.559	— 1.109	5.804	2.656	— 3.148
Inne kraje oddzielnie niewymienione Afryki:						
Północnej	95	393	+ 298	268	421	+ 153
Równikowo-wschodniej	736	163	— 573	714	326	— 388
Równikowo-zachodniej	11.986	380	— 11.606	6.625	771	— 5.854
Południowej . . .	287	284	— 3	142	1.812	+ 1.670
Ameryka Północna	**110.101**	**16.463**	— **93.638**	**121.296**	**37.453**	— **83.843**
Kanada	221	551	+ 330	208	14.567	+ 14.359
Stany Zjednoczone . .	109.863	15.902	— 93.961	121.085	22.842	— 98.243

KRAJE	Rok 1933			Rok 1934		
	Przywóz	Wywóz	Saldo	Przywóz	Wywóz	Saldo
	w tysiącach złotych			w tysiącach złotych		
Kraje Ameryki Północnej oddzielnie niewymienione	17	10	— 7	3	44	+ 41
Ameryka Środkowa	**6.942**	**526**	**— 6.416**	**7.109**	**2.335**	**— 4.774**
Meksyk	1.073	360	— 713	1.098	1.597	+ 499
Kraje Ameryki Środkowej (bez Meksyku) .	5.869	166	— 5.703	6.011	738	— 5.273
Ameryka Południowa	**43.143**	**13.736**	**— 29.407**	**43.719**	**19.968**	**— 23.751**
Argentyna	22.840	7.805	— 15.035	17.080	9.126	— 7.954
Boliwja	30	31	+ 1	36	322	+ 286
Brazylja	11.522	5.043	— 6.479	14.260	8.202	— 6.058
Chile	744	235	— 509	1.851	1.244	— 607
Ekwador	438	57	— 381	375	59	— 316
Guyana francuska . .	—	1	+ 1	—	0	+ 0
Guyana holenderska .	14	4	— 10	2	1	— 1
Kolonje brytańskie w Ameryce Południowej	4	9	+ 5	35	0	— 35
Kolumbja	3.146	374	— 2.772	5.510	513	— 4.997
Paragwaj	381	3	— 378	883	4	— 879
Peru	2.254	31	— 2.223	1.246	145	— 1.101
Urugwaj	1.213	100	— 1.113	2.044	238	— 1.806
Wenezuela	557	43	— 514	397	114	— 283
Oceanja	**25.485**	**538**	**— 24.947**	**28.182**	**538**	**— 27.644**
Australja	23.928	531	— 23.397	23.685	501	— 23.184
Nowe Hebrydy . . .	1	0	— 1	0	—	— 0
Nowa Zelandja . . .	1.523	6	— 1.517	4.383	37	— 4.346
Oceanja brytyjska . .	—	1	+ 1	22	—	— 22
Oceanja francuska . .	—	0	+ 0	61	—	— 61
Oceanja Stanów Zjednoczonych	33	—	— 33	31	—	— 31
Wyspy pod mandatem japońskim w Oceanji	—	—	—	—	—	—

Dane w/g wydawnictwa Głównego Urzędu Statystycznego „Handel zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska" — styczeń 1935 r.

POLACY ZAGRANICĄ

Bardzo dużo Polaków, żyjących pod obcem panowaniem w niezmiernie trudnych warunkach gospodarczych, musiało szukać chleba w zupełnie nieznanych środowiskach. W tej ciężkiej walce o byt poza granicami własnej ojczyzny, zdobywali Polacy z czasem ugruntowane pozycje i osiągali nieraz wyższe stanowiska, co przypisać należy głównie hartowi ducha polskiego i tężyźnie naszej rasy. To, co jest godne największego podziwu, to fakt, że mimo ustawicznego stykania się z obcymi, mimo obracania się wśród obcego pod względem języka i kultury żywiołu, zachowali emigranci polscy i pokolenia, które przyszły po nich w dalekich krajach egzotycznych — tradycję ojców, ich wiarę i mowę. Około 8 miljonów synów naszej ojczyzny bytuje dziś poza granicami Rzeczypospolitej. Ilość Polaków, zamieszkujących poszczególne kraje, podaje dokładnie zamieszczona tu tabela według zestawień Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy. A oto krótki zarys informacyj, dotyczących naszej emigracji w tych państwach, które skupiają największą i najpoważniejszą liczbę naszych rodaków.

AMERYKA PÓŁNOCNA

Stany Zjednoczone

Najliczniejsza emigracja polska skupia się w miastach Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej: w Chicago, Detroit, Pittsburgu, Milwauke, Buffalo, Nowym Jorku i t. p. W Chicago zamieszkuje 600.000 Polaków, to też miasto to jest po Warszawie największem skupieniem Polaków w świecie. W Detroit zamieszkuje 300.000 Polaków, w Nowym Jorku i Buffalo po 200.000 Polaków. Wśród emigracji Ameryki Północnej spotyka się najwięcej robotników rolnych, osadników, robotników przemysłowych, kupców, oraz liczną warstwę inteligencji zawodowej.



Złożenie wieńca przed pomnikiem Kościuszki w Chicago

Robotnicy i górnicy, pracujący w fabrykach, w budownictwie oraz kopalniach węgla i nafty — stanowią 85%, ludność wiejska (fermy) i robotnicy rolni 10%, pracownicy fizyczni, kupcy, przemysłowcy 3%, inteligencja 2%.

Największe organizacje: *Związek Narodowy Polski, Zjednoczenie Polskie Rzymsko-Kat. i Związek Polek.* Związki te skupiają po kilkaset tysięcy ludności polskiej.

Majątek wychodźtwa naszego w Stanach Zjednoczonych wynosi cztery i pół miljarda dolarów.

Szkolnictwo, zorganizowane przez duchowieństwo i zakony polskie, utrzymywane jest przez wychodźtwo.

Na 600.000 dzieci polskich połowa uczęszcza do szkół polskich początkowych i średnich. W 20 uniwersytetach amerykańskich wykładana jest polonistyka. Duża ilość studentów wyjeżdża na naukę do kraju.

Harcerstwo polskie liczy 40.000 członków. Sport wśród wychodźtwa czyni duże postępy.

Prasa polska liczy 14 dzienników, 65 czasopism. Nakład roczny 140 miljonów egzemplarzy.

Podczas wojny światowej największy odsetek ochotników stanowili Polacy, z których 300.000 walczyło w Legjonie i armji amerykańskiej.

Kanada

Na terenie kanadyjskim przebywa 145.000 Polaków. Trudnią się oni przeważnie rolnictwem, pracują w przemyśle, górnictwie, kopalniach złota. Mały odsetek kupców i pracowników umysłowych.

Towarzystw polskich jest 81, z nich 48, złączonych w *Zjednoczeniu Zrzeszeń Polskich.*

Szkolnictwo słabe: na 18.000 dzieci polskich uczęszcza zaledwie do 20 szkół polskich 1.800 dzieci.

Prasa liczy 3 pisma polskie. Główne okręgi — Winnipeg, Montreal, Otawa i Toronto. Element polski rozrzucony wśród Ukraińców, zachodzi więc potrzeba uświadomienia.

AMERYKA POŁUDNIOWA

W Ameryce Południowej żyje — według zestawień Rady Organizacyjnej — ogółem 365.000 Polaków, z których około 60.000 skupia się w Argentynie, Paragwaju i Urugwaju. Emigracja do krajów tych skierowała się głównie w dobie powojennej. Polacy są tu osadnikami, robotnikami rolnymi, pracują przy budowie kolei i t. p. Pewien odsetek stanowią rzemieślnicy, mechanicy, służba domowa. Odsetek inteligencji — bardzo nikły.

Szkolnictwo rozwinięte słabo: na 7.000 dzieci polskich pobiera naukę w języku ojczystym zaledwie ponad 300.

Towarzystw polskich jest 40 — z tych 30 łączy się w dwóch ugrupowaniach, a mianowicie w *Federacji „Dom Polski" w Buenos Aires* i w *Związku Towarzystw Misjoneńskich* W Buenos Aires wychodzą dwa dzienniki polskie: „Głos Polski" i „Codzienny Niezależny Kurjer Polski". Ponadto wychodzi jeszcze „Orędownik" (co dwa tygodnie) i „Osadnik" w Missiones.

Brazylja

Znacznie korzystniej przedstawia się stan emigracji naszej w Brazylji, gdzie zamieszkuje 265.000 Polaków. Terenem osie-



Polacy w Paranie

dlenia się emigracji są południowe stany: Rio Grande do Sul, Santa Catharina, a zwłaszcza Parana, gdzie osiadło 140.000 Polaków, stanowiących 15% ogółu ludności. Główne ugrupowania Polaków spotyka się w stolicy Rio de Janeiro, Porto Allegro, San Paulo, oraz kolonji Aquia Branca w stanie Espirito Santo.



Kurytyba. Stolica Stanu Parana

Element osadniczy stanowi 90%. Reszta — inteligencja, kupiectwo 10%.

Towarzystwa: *Oświata — Kultura, Związek Towarzystw Riograndeńskich* oraz *Centralny Związek Polaków w Brazylji*. Towarzystwa te skupiają większość naszych emigrantów. W Paranie jest ponadto potężne towarzystwo sportowe „Junak".

Szkolnictwo dobrze rozwinięte, istnieje 236 punktów szkolnych, do których uczęszcza 11.000 dzieci. Sześć kolegjów siedmioklasowych.

Osadnicy uprawiają rośliny zbożowe, herbatę, tytoń, oraz hodują trzodę chlewną. Silna tendencja do podniesienia poziomu gospodarstw.

Wychodzi około 10 pism polskich. Ośrodkiem, koncentrującym życie i pracę Polaków, jest Kurytyba w Paranie. Język, obyczaje, wiara i stroje zachowane.

EUROPA

Czechosłowacja

Jedno z bardziej zwartych skupień polskich tworzą Polacy w Czechosłowacji. Jest ich tam 200.000, z tego 140.000 na Śląsku Cieszyńskim, reszta na Spiżu i Orawie, na Morawach i Rusi Przykarpackiej.

W przemyśle pracuje 58%, w hutnictwie 19%, w rolnictwie 20%. Reszta w handlu i t. d. 3%.

Naczelną organizacją jest *Komitet Międzypartyjny*, skupiający: *Związek Śląskich Katolików, Polską Socjalistyczną Partję Robotniczą* i *Polskie Stronnictwo Ludowe*. Szkół polskich 178; uczęszcza do nich 16.000 dzieci. Macierz szkolna posiada 83 koła i 7.620 członków. Utrzymuje ze składek 74 szkoły, 63 bibljoteki, 69 czytelni, 59 kółek śpiewaczych.

Stowarzyszenia młodzieży mają 8.000 członków. Na czoło wybija się harcerstwo: 51 drużyn, 1.300 druhów i druhen. Akademicy polscy w Pradze, Brnie i Przybramie mają własne zrzeszenie, liczące 243 członków.

Liczne kasy, spółdzielnie, sklepy spółdzielcze, kółka rolnicze i t. p.

Prasa: 2 pisma codzienne, 7 tygodników, 1 dwutygodnik, 7 miesięczników, 2 kwartalniki.

Francja i posiadłości francuskie w Afryce

Na ziemiach Francji i w kolonjach francuskich w Afryce zamieszkuje 503.000 emigrantów polskich. Polacy stanowią 18% wszystkich cudzoziemców.

Organizacją, skupiającą 18 rozmaitych stowarzyszeń i związków, jest *Rada Porozumiewawcza*. Najliczniejszem liczebnie jest *Zjednoczenie Pol. Tow. Kat.* (25.000 członków) i *Związek Robotników Polskich* (16.500 członków). Drużyn harcerskich 149. Oddziałów Strzelca 79. Gniazd Sokoła 112. Element dominujący — górnicy, robotnicy fabryczni i rolni. Kupców polskich około 3.000, ich majątek 586 miljonów franków.

Prasa: 3 dzienniki, 3 tygodniki, 4 miesięczniki. Łączny nakład 115.000 egzemplarzy. Przedszkoli 53, uczęszcza do nich 2.500 dzieci. Szkół polskich niema, są jedynie kursy języka polskiego. Na ogólną liczbę 60.000 dzieci uczęszcza na kursy 25.000. Liczba punktów szkolnych 260; wykłada w nich 175 nauczycieli. Główne skupienia w okręgach: Lille, Strassburg, Paryż, Lyon, Marsylja, Tuluza.

Niemcy

W Niemczech zamieszkuje jeden miljon czterysta tysięcy Polaków. Najwięcej, bo około 700.000 Polaków, zamieszkuje na Śląsku Opolskim. W Prusach Wschodnich żyje 500.000 Polaków, w tem 300.000 Mazurów.

Główna organizacja: *Związek Polaków w Niemczech* z centralną siedzibą w Berlinie.

Szkolnictwo: Związków dzielnicowych 5. Związek zorganizował 221 kursów języka polskiego. 62 szkół ludowych, kształcących 6.877 dzieci. Jest to cyfra znikoma wobec blisko półtora miljona Polaków, zamieszkujących w Niemczech. W Bytomiu założono gimnazjum polskie. Uczęszcza do niego 200 uczniów.

Spółdzielni polskich jest w Niemczech 28 .

Prasa: 4 dzienniki, 3 czasopisma (co dwa lub trzy dni), 2 tygodniki, 7 miesięczników i 1 kwartalnik.

Litwa

Liczba Polaków na Litwie przekracza 200.000. Akcją oświatowo-kulturalną kieruje Towarzystwo „Pochodnia". Pozatem istnieje Związek Nauczycieli Szkół Polskich w Kownie z oddziałami na prowincji oraz Towarzystwo Dobroczynności.

Do szkół średnich, początkowych, ochronek i ogródków uczęszcza 1.375 dzieci, a zatem liczba b. nikła. Dają się odczuć represje rządu i rugowanie języka polskiego.

Bardzo czynne 4 polskie organizacje akademickie w Kownie. Młodzieżą kieruje organizacja sportowa „Sparta". Polacy trudnią się przeważnie rolnictwem. Rolnicy skupiają się w *„Polskim Związku Ludzi Pracy"*.

Prasa: 1 dziennik, 2 tygodniki i miesięcznik. Nakład niewielki.

Łotwa

Polaków na Łotwie zamieszkuje 70.000. Większość, to drobni rolnicy, rzemieślnicy, robotnicy, pracownicy umysłowi.

Naczelna Organizacja — *„Związek Polaków na Łotwie"* (36 oddziałów i 2.600 członków). Działalność Związku uległa chwilowemu zawieszeniu. Szkolnictwo: — szkół średnich 3, powszechnych 29, rzemieślnicza 1, oddziałów przy szkołach łotewskich 3. Szkoła dokształcająca i nauczycieli 260. Uczniów 4.956.

Prasa: 1 dziennik, 3 czasopisma. Dużo Towarzystw. Stowarzyszenie „Harfa" liczy 425 członków. Towarzystwa młodzieży. Harcerstwo 31 drużyn i 1.080 członków.

Danja

W Danji zamieszkuje 15.000 Polaków, przeważnie rolników. Dwie główne organizacje: *Związek Polaków w Danji* (1.100 członków) i *Stowarzyszenie Młodzieży Polskiej w Danji* (400 członków).

Szkolnictwo: z ogólnej liczby 2.000 dzieci uczęszcza na kursy polskie 177 dzieci, 6 punktów szkolnych, 3 nauczycieli. Drużyny harcerskie skupiają narazie przeszło 100 dzieci.

Prasa: 1 miesięcznik „Polacy w Danji".

Rumunja

Liczba Polaków w Rumunji wynosi około 100.000. Są to przeważnie rolnicy i drobni rzemieślnicy.

Główna organizacja: *Związek Stowarzyszeń Polskich w Czerniowcach.* Obejmuje 15 różnych stowarzyszeń. Największe zrzeszenie — Towarzystwo Bratniej Pomocy i Czytelni Polskich w Czerniowcach.

Szkolnictwo: opiekę sprawuje Związek Szkolny, który utrzymuje szereg szkół.

W 14 szkołach państwowych rumuńskich wykładany jest język polski. Młodzież posiada szereg własnych zrzeszeń. Sport rozwija się pomyślnie. Na czoło wybija się harcerstwo.

Belgja

Emigracja polska w Belgji wynosi 30.000, w tem przeszło połowa przypada na emigrację robotniczą. Liczne kolonje w Brukseli i w Antwerpji.

Wychodźtwo polskie w Belgji posiada 11 organizacyj centralnych oraz 50 towarzystw kulturalno-oświatowych, złączonych w *Centralny Związek Polskich Towarzystw w Belgji.* Organizacja Strzelca posiada 17 oddziałów i 700 członków. Harcerstwo posiada 23 drużyny, razem około 600 członków.

Szkolnictwo: ilość dzieci polskich 5.085, z tego do szkół i na kursy polskie uczęszczało 1.492 dzieci. 23 punkty szkolne, 14 nauczycieli, 2 ochronki.

Prasa: 1 miesięcznik i 1 dwutygodnik.

Holandja

W Holandji żyje około 7.000 Polaków, przeważnie górników. Istnieje 20 towarzystw kulturalno-oświatowych, zjednoczonych w *Związku Towarzystw Polskich w Holandji.*

Szkolnictwo: dzieci polskich około 1.000, do szkół i na kursy uczęszczało w 1934 roku 364, wykłada 2 nauczycieli.

Prasa: 1 miesięcznik.

Austrja

Polaków w Austrji jest około 20.000, najwięcej w Wiedniu. Istnieje *Związek Stowarzyszeń Polskich*. Społeczeństwo polskie w Wiedniu utrzymuje własnemi siłami 3 szkoły powszechne, do których uczęszcza 186 dzieci.

Węgry

Na terenie Węgier zamieszkuje około 15.000 Polaków, najwięcej w Budapeszcie. Polacy skupiają się w czterech organizacjach. W 2 szkołach polskich uczy się 72 dzieci.

Jugosławja

W Jugosławji skupionych jest 15.000 Polaków. Są to przeważnie rolnicy, robotnicy przemysłowi i trochę inteligencji. Jedyną polską organizacją jest tutaj *„Ognisko Polskie w Zagrzebiu"*.

Z mniejszych ośrodków możnaby jeszcze wymienić: *Anglję* (3.000 Polaków), *Szwajcarję* (3.000), *Estonję* (1.500), *Turcję* (1.000), *Luksemburg* (400).

Pozatem posiadamy jeszcze poza Europą zwarte skupisko polskie w *Mandżurji* (Charbin), oraz 1.000 Polaków w *Australji*. Kolonja w Charbinie posiada własne polskie gimnazjum.

Mniejszość polska w *Rosji Sowieckiej* wynosi w przybliżeniu 800.000. Element polski w Sowietach pod względem prężności narodowej i poczucia związku z polskością znajduje się pod znakiem zapytania.



ILOŚĆ POLAKÓW ZAGRANICĄ

1.	Afryka (kolonje francuskie) . . .	1.300
2.	Anglja	3.000
3.	Argentyna	27.000
4.	Austrja	20.000
5.	Belgja	30.000
6.	Brazylja	265.000
7.	Czechosłowacja	200.000
8.	Danja	15.000
9.	Francja	523.000
10.	Holandja	7.000
11.	Kanada	145.000
12.	Jugosławja	15.000
13.	Litwa	200.000
14.	Luksemburg	400
15.	Łotwa	70.000
16.	Meksyk	2.000
17.	Mandżurja (Charbin)	5.000
18.	Niemcy	1.400.000
19.	Paragwaj	13.000
20.	Rumunja	100.000
21.	Stany Zjednoczone (Północna Ameryka) .	4.000.000
22.	Turcja	1.000
23.	Urugwaj	10.000
24.	Węgry	15.000
25.	Włochy	1.000
26.	Związek Sowieckich Republik Rad . .	800.000
	Ogółem . . .	7.868.700

ŚWIATOWY ZWIĄZEK POLAKÓW Z ZAGRANICY

Światowy Związek Polaków z Zagranicy jest reprezentantem naczelnym ośmiomiljonowej rzeszy Polonji zagranicznej. Celem jego jest utrzymywanie łączności pomiędzy skupieniami polskiemi zagranicą, a także ich łączności z Macierzą, organizowanie współdziałania pomiędzy Macierzą a skupieniami polskiemi za-

granicą w zakresie ich życia narodowo-kulturalnego i organizacyjnego, a wreszcie obrona dobrego imienia Polski, jak i interesów narodowych zagranicą. Siedzibą władz centralnych Związku jest Warszawa. Związek Polaków zagranicznych, który powstał z Rady Organizacyjnej Polaków z Zagranicy, nosi charakter Związku naczelnych zagranicznych organizacyj polskich, jednoczących wszystkie organizacje polskie danego terenu mniejszościowego czy emigracyjnego. Władzami organizacji są: *Zjazdy Polaków z Zagranicy, Rada Naczelna Polaków z Zagranicy, Prezes Rady Naczelnej Polaków z Zagranicy*, oraz *Prezydjum Rady Naczelnej Polaków z Zagranicy.*

Drugi Zjazd Polaków z Zagranicy, powołując Radę Naczelną zgodnie ze statutem, uwzględnił w jej składzie osobowym następujące grupy: a) emigracji zamorskiej, b) emigracji kontynentalnej, c) mniejszości polskiej w Europie, d) społecznych czynników krajowych, zajmujących się sprawami Polaków z zagranicy.

Prezesem Rady Naczelnej Związku jest Marszałek Senatu Władysław Raczkiewicz, dyrektorem biura Rady Naczelnej — Stefan Lenartowicz.

W skład Rady Naczelnej wchodzi 36 członków, wybieranych przez Zjazdy, przy uwzględnieniu 4 wyżej wymienionych grup. Instytucjami autonomicznemi są: 1) Komitet Wychowania Narodowego Młodzieży Polskiej Zagranicą, 2) Koło Opieki nad Młodzieżą Polską z Zagranicy, 3) Komisja Współpracy Gospodarczej Polonji Zagranicznej z Macierzą.

Komitet Wychowania Narodowego Młodzieży Polskiej podzielił się na sekcje: szkolną, pozaszkolną, książki, przedszkolną, akademicką i nauczycielską. Ponadto roztoczył opiekę nad 297 szkołami polskiemi zagranicą. Sekcja przedszkolna opracowała wzorowy spis książek dla kierowników i wychowawców przedszkoli i organizuje gwiazdkę dla dzieci w przedszkolach polskich zagranicą, głównie w Niemczech i we Francji.

Sekcja akademicka zorganizowała kursy wiedzy o Polsce dla młodzieży zagranicą, studjującej w kraju, i zajmuje się regulowaniem spraw stypendjum.

Sekcja nauczycielska zajmuje się sprawą zaopatrzenia nauczycieli polskich zagranicą w pomoce szkolne.

Koło Opieki nad Młodzieżą Polską z Zagranicy ułatwia pobyt w Polsce młodzieży polskiej oraz opiekuje się przyjezdnymi studentami, bądź też wycieczkami, udziela lub wyjednywa stypendja dla niezamożnych akademików spośród Polonji zagranicznej i t. p.

W grudniu 1933 roku powołano do życia Komisję Współpracy Gospodarczej Polonji Zagranicznej. Jednem z głównych zadań tej Komisji jest przygotowanie młodzieży do akcji współpracy Polonji zagranicznej z Macierzą na polu handlowem.

Zakres działu kulturalno-oświatowego obejmuje sprawy pism, książek dla młodzieży, akcji wycieczkowej, kursów pozaszkolnych, stypendjów oraz teatrów ludowych.

Celem największego zbliżenia rodaków z zagranicy z krajem, otoczył Związek specjalną opieką wycieczki Polaków z zagranicy, wyjednywując tymże zniżki kolejowe i dbając o serdeczne przyjęcie wycieczek.

Szkolenie instruktorów na polu wychowania fizycznego młodzieży polskiej zagranicą jest podstawowem zadaniem działu sportu i wychowania fizycznego.

Dział sportowy Związku wydaje stały dodatek do miesięcznika „Polacy Zagranicą“ i przeprowadza usilnie propagandę sportu.

Należy nadmienić, że Światowy Związek Polaków z Zagranicy wydaje stały organ pod tytułem „Polacy Zagranicą“, przeznaczony dla kierowników ruchu społeczno-narodowego Polaków zagranicą i dla wszystkich osób, które obchodzi życie Polaków na obczyźnie.

WARUNKI OSADNICTWA W PARANIE

Pomimo kryzysu i niewielkiego dopływu emigrantów akcja kolonizacyjna w Paranie nie ustaje ani na chwilę. Istnieje tam szereg mniejszych i większych przedsiębiorstw kolonizacyjnych, które wszelkiemi sposobami starają się pozyskać osadników. Ludzie miejscowi orjentują się w wartości spółek i towarzystw kolonizacyjnych, ale nowi przybysze z Europy często wpadają, tracąc i pieniądze i czas.

Ażeby naszym wychodźcom ułatwić pierwsze kroki na ziemi parańskiej, rozpatrzymy poniżej warunki osadnictwa w kolonizacjach, zasługujących na uwagę.

KOLONIZACJA RZĄDOWA BRAZYLIJSKA

Kolonja rządowa Marquez de Abrantes została założona w roku 1930, z przeznaczeniem osadzenia tam bezrobotnych z Parany, San Paulo i Rio de Janeiro. O przyjmowaniu przybyszów z Europy początkowo nie było mowy, ale samo życie zmusiło rząd brazylijski do zmiany stanowiska. Bezrobotni w San Paulo i Rio de Janeiro nie ujawnili żadnej chęci do wyjazdu na rolę, a i w Paranie bezrobotni robotnicy, których zresztą okazało się bardzo mało, woleli pozostawać w miastach, niż pracować w kolonji. Wówczas zdecydowano przyjmować na kolonję każdego zgłaszającego się i kolonja, w miarę wymierzania działek osadniczych, zaczęła się zaludniać. Warunki osadnictwa są bardzo dogodne. Za działkę wielkości 10 alkrów (25 hektarów) płaci się 380 milrejsów w ciągu 8 lat, przyczem pierwszą ratę wnosi się dopiero w roku trzecim. Na każdej działce zarząd kolonji stawia domek dwuizbowy w cenie 250 milrejsów, który się spłaca razem z ziemią. Pozatem zarząd kolonji dostarcza częściowo nasion na pierwsze zasiewy oraz najniezbędniejszych narzędzi rolniczych na kredyt. Nowi przybysze znajdują także zatrudnienie przy budowie dróg w kolonji, najwyżej jednak do 15 dni w miesiącu, co

ułatwia zagospodarowanie się rodzinom, nieposiadającym zasobów gotówkowych.

Oczywiście, administracja kolonji przychodzi osadnikom z pomocą jedynie w miarę posiadanych kredytów, których dopływ jest bardzo nieregularny.

Kolonja ciągnie się na przestrzeni około 30 tysięcy alkrów (1 alkier = 2 i pół hektara) na północ od Kurytyby, stolicy Parany i dochodzi do granicy stanu San Paulo. Pierwsze osady rozpoczynają się na 80 kilometrze od Kurytyby. Siedziba zarządu kolonji znajduje się nieco dalej, bo w odległości 93 kilometrów od miasta.

Komunikacja z Kurytybą, samochodem lub wozem, 80 kilometrów szosą Kurytyba — San Paulo, a następnie 13 kilometrów drogą boczną.

Ukształtowanie terenu nierówne, miejscami bardzo górzyste, o zboczach tak poszarpanych, że uprawa roli w takich miejscach pługiem jest niemożliwa. Spotykają się również połacie ziemi zużyte, wyjałowione ciągłem paleniem zarośli i prymitywną gospodarką kabokli brazylijskich, którzy mają zwyczaj osiadania prawem kaduka na ziemiach wolnych i po wyjałowieniu ich przenoszą się dalej.

Ponieważ każdemu osadnikowi przysługuje prawo wyboru działki, przeto zwykle działki gorsze pozostają niezajęte. Na obszarze zaś, mającym około 70 tysięcy hektarów, jest zawsze dosyć ziemi dobrej do wyboru. Naogół biorąc, ziemie w sekcji drugiej, oddalonej o 20 kilometrów od siedziby zarządu kolonji, są lepsze, niż w sekcji pierwszej, położonej bliżej Kurytyby. Na terenach sekcji pierwszej rosną zboża europejskie, ziemniaki, kukurydza, fasola, pomarańcze; na terenach sekcji drugiej, jako gorętszej i wilgotniejszej, poza kukurydzą czy fasolą można sadzić trzcinę cukrową, kawę i banany.

Ogółem jest miejsca w całej kolonji na parę tysięcy rodzin, ale wymierzanie nowych działek odbywa się powoli i częstokroć kolonja nie jest w stanie przyjąć nawet 10 rodzin miesięcznie, np. w ciągu dwuch lat 1931 i 1932 osadzono w Marquez de Abrantes zaledwie 48 rodzin. Natomiast w latach 1933 i 1934 napływ osadników był znacznie większy.



Kurytyba. Pomnik siewcy

KOLONIZACJA PARAŃSKIEJ SPÓŁKI KOLONIZACYJNEJ

Parańska Spółka Kolonizacyjna, składająca się z Polaków parańskich, założyła w roku 1932 kolonję Nową Wolę. Kolonja ta znajduje się w środkowo-północnej części Parany, w odległości 30 — 40 kilometrów od stacji kolejowej Barra Bonita (dawniej Artur Bernards). Dalej za kolonją, w odległości mniejwięcej 15 kilometrów od kolonji, ciągną się bliżej niezbadane złoża węgla kamiennego.

Ukształtowanie terenu faliste, gleba dobra, produkująca wszelkie zboża i jarzyny. Należy jednakże pamiętać, że ze względów klimatycznych pszenica i żyto udają się w Paranie gorzej, niż w Polsce, natomiast rosną doskonale fasola i kukurydza, a ziemniaki, wprawdzie mniej trwałe od polskich, dają dwa plony do roku.

Klimat w Nowej Woli ciepły, z lekkiemi przymrozkami w zimie. Wzniesienie nad poziomem morza dochodzi do 800 metrów.

Zarząd Spółki Parańskiej sprzedaje ziemię po 121 i pół do 141 i pół milrejsów za hektar, zależnie od położenia działki, przyczem 30 procent płaci się zgóry przy spisywaniu kontraktu, a resztę w terminie czterech lat, w ratach uzgodnionych pomiędzy Zarządem Spółki a nabywcą.

Spółka zobowiązuje się kupować od kolonistów produkty rolne, jak również przyjmować je na spłatę należnych rat. Narzędzi rolniczych, nasion, inwentarza żywego i żywności Spółka dostarcza tylko na żądanie osadników i na warunkach, ustalanych w porozumieniu z zainteresowanym kolonistą.

KOLONIZACJA ANGIELSKIEGO TOWARZYSTWA PARANA PLANTATIONS NA PÓŁNOCY PARANY

Głównym ośrodkiem kolonizacji angielskiego towarzystwa jest miasteczko Londrina (mały Londyn), rozwijające się z iście amerykańskim rozmachem i połączone linją kolejową długości 200 kilometrów z kolejami w sąsiedniej prowincji San Paulo. Towarzystwo buduje tę kolej dalej przez środek swoich terenów, mających jeden miljon dwieście tysięcy hektarów. Teren zarezerwowany dla Polaków nosi nazwę Polany i znajduje się tuż

obok czeskiej Nowej Vlasti. Polana (15 kilometrów odległości od miasteczka Londriny) wznosi się 600 do 630 metrów nad poziomem morza i posiada pierwszorzędną glebę. Jest to tak zwana terra roxa — ziemia czerwona, doskonale nadająca się do uprawy kawy, wymagającej, jak wiadomo, gleby żyznej. Koloniści uprawiają kukurydzę, fasolę (t. zw. fiżon), ziemniaki, mandjokę, ryż, proso, warzywa europejskie, orzeszki ziemne, trzcinę cukrową, bawełnę i kawę oraz hodują dużo nierogacizny i ptactwa domowego.

Najdawniejszy kolonista niemiecki (Kernkampf), osiadły na terenach T-wa angielskiego w jesieni 1930 r., miał w marcu 1932 roku 28 świń i 10 prosiaków. Ukształtowanie powierzchni naogół równe, nadające się w zupełności do uprawy mechanicznej, do pługa i brony.

Klimat ciepły, zdrowy, pozbawiony malarji. Noce w najgorętszym miesiącu — lutym świeże i wymagają przykrycia się podczas snu.

Ilość opadów wynosi 1.500 — 1.600 milimetrów rocznie, czyli blisko trzy razy więcej, niż w Polsce.

Najwięcej dotychczas na ziemiach T-wa osiadło Niemców, którzy założyli dwie kolonje: Heimthal i Neu Danzig. W Heimthalu zamieszkuje około 100 rodzin i działek niezajętych już niema, natomiast do Neu Danzig, osady o ziemiach gorszych, niż w Nowej Vlasti lub Heimthalu, Niemców stale przybywa. Poza tem spotyka się Japończyków, Włochów, Hiszpanów i będzie już około 30 rodzin polskich, porozrzucanych pomiędzy obcymi. Większe polskie skupisko tworzy się w Polanie.

Budowa drogi żelaznej ma duże znaczenie dla kolonistów nietylko ze względu na ułatwienia komunikacyjne. Towarzystwo angielskie przy wszelkiego rodzaju pracach przez siebie wykonywanych zatrudnia w pierwszym rzędzie świeżo przybyłych osadników, ułatwiając im przez to zagospodarowanie się na nowej ziemi.

Wielkość działki osadniczej wynosi 5 alkrów, można jednak nabywać dwie działki naraz. Cena jednego alkra została ustalona na 400 milrejsów, płatnych albo zgóry, albo na spłaty w ratach następujących:

I rata przed wyjazdem z Polski — 20% należności.

II rata w końcu 2-go roku — 20%.

III rata w końcu 3-go roku — 30%.

IV rata w końcu 4-go roku — 30%.

Od należności, rozłożonej na raty, płaci się 8% rocznie.

Na koszty urządzenia się T-wo wymaga:

1. Oczyszczenie jednego alkra ziemi — 300 milrejsów.
2. Budowa domu — 350 milrejsów.
3. Nasiona — 50 milrejsów.
4. Inwentarz żywy — 200 milrejsów.
5. Narzędzia — 100 milrejsów.
6. Koszt utrzymania w ciągu 6 miesięcy po 200 milrejsów miesięcznie — 1.200 milrejsów.

Razem — 2.200 milrejsów.

Z pozycyj wymienionych można skreślić koszty budowy domu, który osadnik może wybudować sam, gdyż na własnej działce poza gwoździami, które trzeba kupić, znajdzie wszystkie materjały potrzebne do budowy domu. Pieców w domu niema, a prymitywną kuchenkę buduje się osobno. Tak samo można zmniejszyć pozycję na oczyszczenie ziemi, zmniejszając odpowiednio, np. do pół alkra, obszar oczyszczony przez administrację kolonji.

Również koszty utrzymania, zależnie od stanu liczebnego rodziny, mogą być zmniejszone do 150 lub nawet 100 milrejsów miesięcznie.

W sąsiedztwie Polany T-wo sprzedaje ziemię z wolnej ręki po 600 milrejsów alkier i dlatego ograniczyło prawo osadników z Polski do nabywania najwyżej 10 alkrów, po cenie 400 milrejsów za alkier.

Towarzystwo angielskie jest bardziej znane w Paranie pod nazwą portugalską: Companhia de Terras do Norte do Parana (T-wo ziem północnej Parany).

KOLONIZACJA TOWARZYSTWA BRAZYLIJSKIEGO A. BORBA I S-KA

Na północ od wspomnianego już miasteczka Londriny ciągnie się aż do rzeki Paranapanema olbrzymia posiadłość ziemska, mająca 60 tysięcy alkrów obszaru i nosząca nazwę Fazenda Floresta. Częściową kolonizacją tej posiadłości zajmuje się firma A. Borba

i S-ka, która w dniu 29 października 1934 uzyskała zezwolenie na zwerbowanie 200 rodzin w Polsce na warunkach następujących:

Działki osadnicze nie mogą być mniejsze od 10 alkrów.

Ceny za jeden alkier wynosi 300 milrejsów, płatnych w czterech ratach.

Pierwszą ratę płaci się przed wyjazdem w Warszawie, w wysokości 20% należności.

Po upływie 20 miesięcy od daty osiedlenia płaci się następne 20%.

Po upływie 2 lat i 8 miesięcy od daty osiedlenia wnosi się dalsze 30% i po trzech latach i 8 miesiącach od daty osiedlenia pozostałe 30%.

Od sum należnych osadnicy płacą odsetki w wysokości 6% rocznie.

Wpłacanie odsetek rozpoczyna się po upływie 2 lat od daty osiedlenia.

Każda rodzina osadnicza z chwilą przyjazdu na działkę winna zastać:

1. Dom o powierzchni mieszkalnej 36 metrów kwadratowych, kryty gontami, bez podłogi i sufitu, z przybudowaną kuchnią.

2. Dwa alkry wyciętego i wypalonego lasu, w czem półtora alkra gotowej plantacji, a mianowicie:

a) 1 alkier kukurydzy,

b) ćwierć alkra ryżu,

c) ćwierć alkra fasoli, mandjoki i batatów (rodzaj kartofli).

Za powyższe prace, urządzenia i materjały osadnik wpłaca przed wyjazdem z Polski kwotę 1.500 milrejsów.

Każda rodzina osadnicza winna w miarę możności przywieźć ze sobą z Polski najniezbędniejsze narzędzia pracy i naczynia kuchenne.

KOLONIZACJA LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Liga Morska i Kolonjalna uzyskała pod kolonizację w Paranie obszar wielkości 7-miu tysięcy hektarów, położony między dwoma dużemi polskiemi osiedlami, Apukaraną (Apucarana) i Kandido de Abreu (Candido de Abreu), zwany rezerwatem indyjskim. O ziemiach tych koloniści z wymienionych osiedli w roku 1925 pisali do mnie, jako redaktora „Wychodźcy":



Pinjory parańskie

„W sprawie emigracji tak dla polskiego wychodźtwa ważnej i obecnie aktualnej, my koloniści dwuch sąsiadujących z sobą kolonij: Apukarana i Kandido deAbreu, na ogólnem zgromadzeniu, odbytem dnia 7 czerwca 1925 r., powzięliśmy następujący wniosek, oparty na długoletniej, wypróbowanej praktyce własnej.

„Aby mieć spokojny i niezależny byt, chłopu polskiemu jest nieodzownie potrzebny odpowiedni kawałek własnej, urodzajnej ziemi, położonej w miejscowości o zdrowym klimacie". Otóż kiedy kolonizacja objęła „ziemie w nadzwyczaj urodzajnej dolinie rzeki Ivahy o zdrowym klimacie poczęły napływać tysiącami tuczone świnie do Ponta Grossy. Ryż produkowany na naszych kolonjach zaczął już nabywać należytego rozgłosu — niestety jednak ostatnie dwa lata niebywałej suszy wywóz tegoż przerwały. Jeżeli jednak przyszłe lata, co się spodziewać należy, nie będą tak suche, to w krótkim czasie, przy dobieraniu odpowiednich nasion i należytem maszynowem oczyszczaniu, ryż nasz na rynkach parańskich powinien zająć jedno z pierwszych miejsc.

„W pasie, położonym tuż przy rzece Ivahy, i w miejscowościach, szczęśliwie osłoniętych przed zimnemi przeciągami, udaje się nieźle trzcina cukrowa. W miejscowościach zaś dalej od rzeki posuniętych zwłaszcza w ostatnich latach mieliśmy doskonałe uro-



Nad brzegami Ivahy

dzaje pszenicy, żyta i wogóle zbóż, należących do stref umiarkowanych. Poza tem oprócz wielu innych roślin udaje się doskonale mandjoka, kartofle, warzywa i t. p. Z małemi wyjątkami w ostatnich dwóch latach z powodu fenomenalnej suszy zasiewy kukurydzy i fasoli przepadały w całym stanie, a u nas jednak dzięki silnej ziemi, ostatecznie nie wiele ucierpiały tak, że prawie każdy kolonista ma tak dla siebie, jak i na zbyt.

„Na kolonji Apukarana, jako już dawniej założonej, spotyka się gospodarstwa, przedstawiające wartość do kilkunastu tysięcy milrejsów — jednakże i na nowozałożonej kolonji Kandido de Abreu już mamy kolonistów, którzyby poniżej sześciu do siedmiu tysięcy swych gospodarstw nie sprzedali — wszak kolonja dopiero od trzech lat jest zapoczątkowana".

Niedaleko od Kandido de Abreu „rozciągają się olbrzymie tereny rządowe (przypuszczalnie około dwudziestu tysięcy kilometrów kwadratowych), któreby się w zupełności nadały pod polską kolonizację. Ziemie te, jak dotychczas, stoją porosłe jedynie bujnym lasem, prawie przez nikogo niezamieszkanym. Otóż gdyby rząd polski wszedł w odpowiednie porozumienie z rządem brazylijskim, możeby się udało ziemie te pod kolonizację uzyskać".

„Wszak jeśli emigracja polska ma być konieczna i na większą skale objęta, to przecież byle kawałkiem ziemi takowej się nie zadowolni, a właśnie głównie tutaj na wielkie obszary można liczyć.

„Upoważnieni przez kolonistów w Kandido de Abreu: Michał Pytlak, Kazimierz Pazio, Franciszek Niemiec.

Upoważnieni przez kolonistów z Apukarany: Tomasz Koźluk, Adam Patyrała, Franciszek Penerkowski".

Oczekiwania kolonistów spełniły się. Dnia 7-go czerwca 1934 roku Liga Morska i Kolonjalna w osobie swojego przedstawiciela emerytowanego gen. Strzemieńskiego podpisała z rządem parańskim umowę o kolonizacji 7 tysięcy hektarów i miejmy nadzieję, że w ciągu 1935 roku cały ten obszar skolonizuje, osadzając na nim 150 — 200 rodzin.

Działki wielkości 25 hektarów będą sprzedawane osadnikom w granicach około 70 milrejsów (dzisiaj około 25 złotych) za hektar. Cena dokładna zostanie ustalona po dokonaniu niezbędnych pomiarów i ustaleniu typu samej kolonizacji. W każdym jednak razie będzie to po rządowej kolonizacji brazylijskiej najtańsza kolonizacja w Paranie.

OSADNICTWO NA STARYCH KOLONJALNYCH

Rodziny bardziej przedsiębiorcze i rozporządzające kapitałem od 1.000 złotych wgórę mogą szukać szczęścia na kolonjach starych, położonych wpobliżu Kurytyby. Stolicę Parany otacza wieniec kolonij polskich, rozpoczynających się w odległości zaledwie kilku kilometrów od miasta. Ekstensywna gospodarka doprowadziła do znacznego wyjałowienia gleby, a konserwatyzm kolonistów (kolonje podkurytybskie są najstarszemi osadami polskiemi w Brazylji) jest często przeszkodą do zastosowania bardziej nowoczesnych metod uprawy roli.

Niejeden kolonista sprzedaje działkę i wynosi się w głąb kraju, na ziemie niewyjałowione, ale zato położone daleko od rynków zbytu. Inaczej pod tym względem postępują Włosi i Japończycy, którzy przystosowują swoją produkcję do wymagań rynku i, poprzeprowadzeniu odpowiednich doświadczeń i kalkulacyj, stosują nawozy częstokroć za sumy z polskiego punktu widzenia fantastyczne. Jako przykład mogę wskazać kolonję japońską Cotia, założoną na gruntach kompletnie wyjałowionych koło miasta San

Paulo. Do San Paulo przyjeżdżali i przyjeżdżają emigranci wszystkich narodowości świata, ale nikomu z nich poza Japończykami nie przyszło na myśl, że grunty te, odpowiednio nawożone, mogą stać się podstawą dobrobytu dla tych, którzy umieją ocenić korzyści, wypływające z sąsiedztwa z wielkiem miastem.

Z ołówkiem w ręku Japończycy zabrali się do uprawy kartofli, kładąc pod każdy zbiór kartofli nawozów sztucznych za dwa tysiące milrejsów na alkier, czyli za cztery tysiące milrejsów rocznie, gdyż w Brazylji kartofle dają dwa plony do roku. Założyli również kooperatywę, pobudowali własne magazyny w S. Paulo, do których własnemi autami odwożą ziemniaki, sprzedawane później bezpośrednio konsumentom.

W ten sposób kolonja Cotia, licząca 300 rodzin, stała się wielką fabryką kartofli, nieprodukującą poza niemi niczego więcej i zapewniającą bardzo dostatni byt osadnikom japońskim. Każdy z nich ma własne auto, a częstokroć i dwa (osobowe i ciężarowe), a w mieszkaniu przynajmniej jedną szafę z książkami. Gospodarka ich nosi dzisiaj charakter wybitnie kapitalistyczny, skoro na normalną działkę osadniczą wielkości 10 alkrów wydają na samo nawożenie 40 tysięcy milrejsów rocznie.

Ceny ziemi w Cotia w ciągu lat paru podskoczyły z 300 na 3.000 milrejsów za alkier.

Oczywiście, nie wszędzie warunki uprawy ziemniaków są tak sprzyjające, jak koło S. Paulo i nie wszyscy umieją stworzyć taką organizację sprzedaży, jak to zrobili Japończycy, jednakże i koło Kurytyby na starych polskich kolonjach istnieją różne gospodarcze możliwości, niewyzyskane dotychczas.

Rzecz jasna, iż świeży przybysz nie może zaczynać od eksperymentów. Musi najpierw przyjrzeć się miejscowym metodom gospodarki, nauczyć się niejednej rzeczy, zapoznać się z warunkami i dopiero po zdobyciu całej wiedzy i doświadczenia starych kolonistów szukać nowych dróg powiększenia dochodowości gospodarstwa.

Najlepiej w takich wypadkach rozpoczynać gospodarkę od dzierżawy, bo przy kupowaniu ziemi zaraz po przyjeździe, bez znajomości miejscowych warunków, nieraz można przepłacić lub zawrzeć umowę niekorzystną dla siebie.

Centralny Związek Polaków w Brazylji ma wszędzie po kolo-

njach swoich mężów zaufania, którzy chętnie służą pomocą i radą, ma także przy Wydziale Rolnym dwu zawodowych agronomów, do których obowiązków między innemi należy pomoc w wyszukiwaniu odpowiednich gospodarstw dla przybyszów z Polski.

PRZEJAZD PRZEZ OCEAN

Sprawę przejazdu przez ocean i formalności związane z wyjazdem, załatwia Syndykat Emigracyjny (Centrala w Warszawie, ul. Króla Alberta I Nr. 7) za pośrednictwem swoich biur, znajdujących się w każdem nieco większem mieście Polski. Normalna cena biletu okrętowego do Brazylji wynosi *775 złotych* od osoby dorosłej. Rodziny rolnicze, udające się na rolę, korzystają ze zniżki i płacą 667 zł. 50 gr. od osoby dorosłej, od dzieci zaś do jednego roku — nic, do 5 lat — ćwierć ceny, do 10 lat — połowę ceny.

ILE TRZEBA GOTÓWKI NA WYJAZD?

Największą pozycję przy wyjeździe za ocean stanowią koszty podróży, wynoszące dla rodziny najmniejszej, składającej się tylko z męża i żony, kwotę 1.335 zł. Przy większej rodzinie suma ta odpowiednio musi być zwiększona.

Druga skolei pozycja — zadatek na ziemię, waha się w granicach od zera do 200 zł. na rodzinę, zależnie od tego, na jaką kolonję się jedzie.

Jadąc na kolonję rządową, zadatku nie płaci się ani grosza.

Na koszty urządzenia się najwięcej wymaga administracja Polany, bo aż około 1.000 zł.; najmniej, bo ani jednego grosza, zarząd kolonji rządowej Marquez de Abrantes; pośrodku znajduje się Nowa Wola. Słowem, chcąc jechać na rolę w Paranie, rodzina rolnicza musi rozporządzać kapitałem od 2 do 4 tysięcy złotych, zależnie od liczby członków rodziny i od kolonji, na której chce się osiedlić. Dla rodziny dwuosobowej wystarczą dwa tysiące, nawet w wypadku wybrania kolonizacji najdroższej, jaką jest kolonizacja T-wa angielskiego na północy Parany.

Oczywiście, dużo zależy od kursu waluty brazylijskiej. W końcu 1934 roku za naszego złotego płacono 3 milrejsy.

TRUDNOŚCI POCZĄTKOWE OSADNICTWA

Aczkolwiek koloniści nasi i w Brazylji i w Argentynie żyją dostatnio i mają się lepiej, niż drobni rolnicy w Polsce, to jednakże każdy osadnik musi być przygotowany na znaczne trudności w początkach.

Przyjeżdża do nowego kraju z kapitalikiem minimalnym, wystarczającym zaledwie na parę miesięcy egzystencji, ale wszystko pozostałe musi wypracować własnemi rękami. Nic gotoweggo wszak nie otrzymuje: ani domu, ani rzemyczka, ani „żadnej rzeczy, która jego jest". Tutaj w kraju nie widzi się i nie docenia całej masy narzędzi, garnków, balij, noży, scyzoryków i wszelkiego innego dostatku, posiadanego przez najbiedniejszego nawet gospodarza. Tam, za oceanem, na to wszystko trzeba zarobić, za wszystko trzeba płacić, do wszystkiego trzeba dojść własnym wysiłkiem i dochodzi się, ale przynajmniej po paru latach wytrwałej pracy. Tak samo wygląda sprawa inwentarza żywego i martwego, sprawa koni, bydła, pługa, brony i t. d. Po dwuch, trzech latach, kiedy przeliczy się na gotówkę osiągnięte wyniki, otrzymuje się częstokroć liczby imponujące, ale w pierwszym roku, a szczególnie w pierwszych miesiącach wśród obcych ludzi, w odmiennym klimacie i przy innej roślinności i wyglądzie kraju nieraz płakać się chce i przeklina się chwilę wyjazdu z Polski.

Dlatego wyjeżdżać na rolę za morze mogą tylko ludzie twardzi, którzy, zacisnąwszy zęby, potrafią przetrzymać pierwszy najgorszy okres i przezwyciężyć początkowe trudności, będące udziałem każdego nowego przybysza, bez względu na to, jaką barwę skóry posiada.

PRZEPISY, DOTYCZĄCE WYJAZDU DO KRAJÓW IMIGRACYJNYCH

AUSTRALJA

W celu uzyskania wizy na wyjazd do Australji, należy w Konsulacie Angielskim przedstawić pozwolenie na lądowanie („landing permit").

Do wizy potrzebny jest zasadniczo paszport zagraniczny i wyżej wymienione „landing permit". Posiadacze zezwoleń są w wielu wypadkach zwalniani od konieczności posiadania kwoty pokazowej („landing money"). Skoro w zezwoleniu jest podana suma, potrzebna przy lądowaniu, emigrant powinien ją bezwzględnie posiadać. Wymaga się przeważnie 110 funtów angielskich.

Wiza kosztuje 1 funt angielski (obecnie 26 zł.). Przy wizie emigrant winien określić miesiąc swego wyjazdu, gdyż liczba emigrantów europejskich do Australji jest objęta kontyngentem. Posiadacze zezwoleń (o ile nie udają się w celach turystycznych) są uprawnieni do uzyskania zaświadczenia na bezpłatny paszport emigracyjny.

„Landing permit'y" są ważne li tylko na przeciąg jednego roku od daty wystawienia.

Karty okrętowe 3-ej klasy kosztują od 36 do 43 funtów angielskich. Dzieci od lat 3-ch do 12-tu płacą połowę, dzieci do lat 3-ch jadą bezpłatnie.

BELGJA

Do Belgji mogą wyjechać w celach emigracyjnych następujące kategorje osób:

1. Żony i dzieci, posiadające imienne wezwanie. Niezależnie od paszportu zagranicznego i wezwania do wizy, należy przedstawić świadectwo moralności i niekaralności za okres ostatnich

5-ciu lat. Świadectwo to jest wymagane od żon. Należy również przedstawić konsulowi dowód o prawie pobytu w Belgji tej osoby, która wzywa. Dokument taki nazywa się po francusku „Extrait du registre de population“, po flamandzku „Bevolking“. Emigranci powinni przedstawić świadectwo lekarza powiatowego. Świadectwo powinno obejmować wszystkie osoby wyjeżdżające. Ponadto należy przedstawić akt ślubu i po jednej fotografji. Emigranci wypełniają specjalny formularz konsularny, który zawiera rubryki o personaljach danej osoby. Formularz ten należy wypełnić w języku francuskim i osobiście podpisać przez petenta. Formularze nabywa się w Syndykacie Emigracyjnym.

Konsulat przesyła dokumenty do Belgji w celu kontroli i otrzymania ostatecznej decyzji władz belgijskich. Dzieci ponad lat 15 muszą dostarczyć po 2 fotografje i wypełnić 2 formularze konsularne.

2. Narzeczone, na podstawie wezwań i zaświadczenia belgijskiego urzędnika stanu cywilnego. W zaświadczeniu tem stwierdza urzędnik stanu cywilnego, że po przybyciu narzeczonej do Belgji zostanie zawarty ślub. Wizy nie udziela się odrazu. Dokumenty przesyła Konsulat do Belgji, w celu otrzymania ostatecznej decyzji władz. Do wizy muszą narzeczone dostarczyć świadectwo moralności, świadectwo lekarskie, jedną fotografję i wypełnić formularz konsularny.

3. Służące, na podstawie kontraktu pracy. Kontrakt pracy sporządzony jest na specjalnym formularzu i musi być poświadczony przez Ministerstwo Pracy w Belgji oraz przez Polski Konsulat. Do wizy musi służąca dołączyć wypełniony formularz oraz załączyć jedną fotografję. Na podstawie kontraktu pracy wiza zostaje udzielona na miejscu, bez uprzedniego przesyłania dokumentów do Belgji.

Wiza belgijska kosztuje od osoby dorosłej 22 zł., za każdą osobę, figurującą dodatkowo, po 2 zł.

Wezwania imienne, nadsyłane rodzinie lub narzeczonej, powinny być poświadczone przez najbliższe polskie placówki konsularne i zawierać klauzulę, że dane osoby uprawnione są do paszportu emigracyjnego.

Robotnicy, przybywający z Belgji na urlop, lub też jadący w odwiedziny do krewnych, muszą zaopatrzyć się w wizę powrot-

ną belgijską na miejscu w Belgji i powrócić do Belgji w terminie ważności. Jeżeli termin zostaje przekroczony, reemigranci powinni wypełnić dwa formularze konsularne, załączyć dwie fotografje i za pośrednictwem Syndykatu Emigracyjnego przesłać do Konsulatu Belgijskiego w Warszawie, który przesyła je do Belgji, celem zaopinjowania, czy Konsulat może udzielić wizy na ponowny powrót do Belgji.

FRANCJA

Do Francji mogą uzyskać wizy następujące kategorje emigrantów:

1. Posiadacze ważnych imiennych kontraktów pracy, wystawionych przez pracodawcę i poświadczonych przez prefekturę policji i mera. Każdy kontrakt pracy musi być poświadczony przez francuskie Ministerstwo Pracy lub Ministerstwo Rolnictwa oraz najbliższy Konsulat Polski, który jednocześnie stwierdza, że osoba zakontraktowana może uzyskać paszport emigracyjny. Osoby, udające się do Francji na podstawie kontraktu, muszą, przed udzieleniem wizy, być zbadane przez lekarza konsularnego. Wizyta u lekarza kosztuje zł. 5.—. Wiza francuska dla tej kategorji osób udzielana jest bezpłatnie.

2. Posiadacze t. zw. „Lettre de Rappel" (list wzywający). Dokument taki zostaje wydany robotnikowi, który otrzymał urlop po skończeniu się sezonu. „Lettre de Rappel" wydaje się na podstawie ważnego „Congé de fin de saison" (posezonowe zwolnienie z pracy). „Lettre de Rappel" musi być poświadczona przez Ministerstwo Pracy, t. j. posiadać „avis favorable" (decyzję przychylną — zgodę).

Wszystkie dokumenty, wymienione w punkcie 2-im, oraz poświadczenia mają ściśle określony termin. Nie należy terminów tych przeoczyć. Wiza udzielana jest bezpłatnie, względnie za opłatą jednego złotego.

3. Posiadacze t. zw. „Certificat d'hebergement". Świadectwa takie otrzymują żony, dzieci do lat 15-tu, rodzice i teściowe powyżej lat 55. Niezależnie od imiennego wezwania, powinni wzywający zaopatrzyć się w specjalne pismo francuskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Pismo skierowane jest do Konsulatu Francuskiego i upoważnia do udzielenia wizy. Jeżeli Konsulat

Francuski uważa, że osoba wzywająca nie posiada dostatecznych środków zarobkowania, może zażądać od krewnych, zamieszkałych w Polsce, zobowiązania, iż w okresie pobytu wezwanych we Francji udzielą im pomocy materjalnej. Przepis ten dotyczy rodzin tych, którzy wyjechali do Francji na podstawie kontraktów pracy.

„Certificat d'hebergement" musi być poświadczony przez prefekturę i merostwo tej miejscowości, w której został wystawiony. Certyfikat należy poświadczyć w Konsulacie Polskim. Jeżeli wzywająca osoba jest u kogoś we Francji zatrudniona, powinna przesłać zaświadczenie od pracodawcy z określeniem wysokości zarobków. Oprócz tego dokumentu winna wzywająca osoba postarać się o dokument, wystawiony przez merostwo i komisarjat policji.

Osoby, wyjeżdżające na podstawie wymienionego wezwania, nie mogą poszukiwać we Francji pracy. Wiza kosztuje od 20 do 40 złotych.

4. Narzeczone, posiadające „Certificat d'hebergement", winny w Konsulacie przedstawić metrykę urodzenia, zalegalizowaną przez Konsulat Francuski. Koszt wynosi od 24 zł. do 28 zł. 80 gr.

Niezależnie od tych dokumentów, musi narzeczona również przedstawić t. zw. „bans de marriage" (zaświadczenie o ogłoszonych zapowiedziach). Wiza francuska bywa zasadniczo wydawana na krótki okres czasu i w tym terminie winien się odbyć ślub. Wiza kosztuje od 20 do 40 zł.

BRAZYLJA

Zgodnie z nowemi przepisami emigracyjnemi, obowiązującemi od 12 września 1934 r., mogą jechać do Brazylji jedynie posiadacze imiennych wezwań, t. zw. „Autorizaçao de libre embarque e desembarque no Territorio Nacional". Poza takiem wezwaniem muszą emigranci wykazać się 3.000 milrejsów od osoby ponad lat 12 i 2.000 milrejsów od dzieci do lat 12. Od konieczności posiadania kwoty takiej zwolnieni są: żony, jadące do mężów, lub mężowie — do żon, ich nieletnie dzieci, oraz matki - wdowy, jadące do dzieci.

Narzeczeni, zamieszkali w Brazylji i sprowadzający swe narzeczone, muszą nadesłać wspomniane wezwanie. Ślub musi być

zawarty w ciągu 30 dni od daty przyjazdu narzeczonej. Narzeczone muszą posiadać przekaz na sumę 3.000 milrejsów.

Sprawa udzielenia wizy brazylijskiej reemigrantom jest rozpatrywana przez Konsulat Brazylijski indywidualnie. Reemigranci muszą przedstawić w Konsulacie dowód zamieszkania lub dowód pracy, albo inny dowód posiadania w Brazylji jakiejś nieruchomości.

Bez wezwania z Brazylji, do Brazylji jechać nie można.

Rolnicy oraz osadnicy, zamierzający wyjechać do Brazylji w celach kolonizacyjnych, mogą w dalszym ciągu się rejestrować w biurach Syndykatu Emigracyjnego. Sprawa wyjazdu od chwili zarejestrowania bywa załatwiana w przyspieszonym trybie.

Cena karty okrętowej III kl. wynosi 775 zł. od dorosłej osoby. Koloniści płacą po 667,50 od osoby dorosłej.

STANY ZJEDNOCZONE A. P.

Do Stanów Zjednoczonych mogą wyjeżdżać następujące kategorje osób:

1. Obywatele amerykańscy, o ile posiadają ważny paszport i polską wizę wyjazdową (wiza pobytowa).

2. Osoby, urodzone w Stanach Zjednoczonych i posiadające metryki urodzenia. Osoby te winny osobiście zgłosić się do Konsulatu Amerykańskiego w Warszawie wraz z jednym z rodziców lub opiekunem. Rodzice lub opiekunowie winni posiadać swe dowody osobiste.

Osoba, starająca się o paszport amerykański, powinna zabrać z sobą metrykę urodzenia lub chrztu, dowód tożsamości, opatrzony fotografją i poświadczony przez Starostwo, 5 fotografij paszportowych, adres krewnych w St. Zjedn. oraz 1 dolar na opłatę w Konsulacie.

3. Reemigranci, posiadający ważny „permit to reenter" (zezwolenie na powrót do Ameryki). Zezwolenia te są wystawiane z ważnością *na jeden rok* i mogą być prolongowane na dalsze 6 miesięcy. Po pierwszej prolongacie „permit" może być wyjątkowo prolongowany po raz drugi na dalsze 6 miesięcy. Reemigranci, posiadający ważne „permity", udają się do Ameryki bez wizy amerykańskiej. Jeżeli reemigrant okazał się analfabetą, winien obowiązkowo wyjechać w ciągu 6-ciu miesięcy z Ameryki,

w przeciwnym razie traci możność powrotu. W celu sprolongowania „permitu", należy zgłosić się do Konsulatu Amerykańskiego i złożyć specjalne podanie do Waszyngtonu. Podania te wypełniane są w Centrali S. E. Za poświadczenie podpisu na takiem podaniu Konsulat Amerykański pobiera dolarów 2.—, za prolongatę zezwolenia opłaca się 3 dolary 7 centów.

4. Reemigrnci, którzy przybyli do Polski i nie posiadają „permit to reenter".

Ta kategorja reemigrantów, o ile zamierza powrócić w ciągu 6 miesięcy od dnia wyjazdu z Ameryki, powinna złożyć podanie do Konsulatu Amerykańskiego z prośbą o wydanie karty wstępu. Po otrzymaniu karty wstępu winna osoba ta zgłosić się do Konsulatu Amerykańskiego w oznaczonym terminie, zabierając ze sobą:

a) ważny paszport konsularny,

b) 2 metryki urodzenia,

c) 4 fotografje paszportowe,

d) 10 dolarów amerykańskich,

e) dokument, stwierdzający legalny wjazd poraz pierwszy do Stanów Zjednoczonych (dowodem takim może służyć zaświadczenie Towarzystwa Okrętowego, za pośrednictwem którego odbył podróż do Ameryki).

Niezależnie od tego, osoby te powinny również udowodnić, że posiadają jakiś kapitał, zapewnioną pracę, lub zamożną rodzinę w Ameryce.

Reemigranci zaś, nie posiadający zezwolenia „to reenter", a pragnący powrócić od Ameryki *w ciągu roku* od dnia wyjazdu, powinni postąpić jak wyżej podano, z tą jednak różnicą, iż przy zgłoszeniu po wizę powinni przywieźć ze sobą wszystkie dokumenty, oznaczone krzyżykiem na karcie wstępu.

5. Żony i dzieci do lat 21, mężowie obywatelek amerykańskich i rodzice *obywateli amerykańskich.*

Wymienione tu osoby muszą złożyć podanie do Konsulatu Amerykańskiego w celu uzyskania karty wstępu, o ile osoba, do której się udają, uprzednio wyrobiła w departamencie stanu w Waszyngtonie certyfikat imigracyjny (form. 633).

6. Żony, dzieci obywateli polskich lub deklarantów. Ta kategorja emigrantów w nielicznych tylko wypadkach otrzymuje wizę amerykańską. Karty wstępu otrzymują z Konsulatu Ame-

rykańskiego po złożeniu podania, o ile mąż lub ojciec wyrobił uprzednio dla nich form. 575. Jest to dokument, wydany przez Departament Stanu w Waszyngtonie, stwierdzający legalny przyjazd wzywającego do Stanów Zjednoczonych.

Osoby, które otrzymują karty wstępu z Konsulatu Amerykańskiego, powinny stawić się w terminie do Konsulatu i przywieźć ze sobą wszystkie dokumenty wymienione w karcie wstępu i oznaczone krzyżykiem.

Na podstawie kart wstępu wydaje Inspektor Emigracyjny (polski) zezwolenie na bezpłatny paszport emigracyjny, lub też na prawo bezpłatnego prolongowania paszportu starego (np. paszportu konsularnego). Emigranci powinni posiadać tak zwane listy gwarancyjne z Ameryki: a) zaświadczenie od pracodawcy, stwierdzające wysokość zarobków wzywającego, b) zaświadczenie z banku o wysokości złożonych pieniędzy.

Niezależnie od wyżej wymienionych kategoryj osób, mogących wyjechać do Ameryki, mogą również uzyskać wizy: a) studenci, posiadający dowód przyjęcia na uczelnię amerykańską, b) duchowni, posiadający kontrakt pracy i zaświadczenie od swoich władz zwierzchnich, że przynajmniej przez 2 lata pełnią obowiązki duchownego, c) profesorowie uczelni wyższych, udający się do Ameryki w celach naukowych.

Emigrantów, zamierzających wyjechać do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, należy uprzedzać, że obecnie, z powodu panującego bezrobocia w Ameryce, uzyskanie wizy amerykańskiej jest bardzo utrudnione.

Karta okrętowa 3-ej klasy do New Yorku kosztuje dolarów 128.— (z Warszawy dol. 125.—) od osoby, licząc od lat 10. Dzieci od roku do 10 płacą pół karty okrętowej. Niemowlęta do roku płacą dol. 4.—.

Oprócz karty okrętowej emigranci opłacają podatek pogłówny (head tax) w wysokości dol. 8.— od osób powyżej lat 16-tu. Dzieci, jadące same (bez rodziców), opłacają podatek pogłówny (head tax) bez względu na wiek.

Wiza amerykańska kosztuje 10 dolarów od osoby, niezależnie od wieku.

Przed zgłoszeniem się do Konsulatu w Warszawie emigranci winni się zgłosić do Centrali Syndykatu Emigracyjnego w celu sprawdzenia dokumentów.

AFRYKA POŁUDNIOWA

Wizy do Afryki Południowej wydaje Konsulat Angielski na podstawie zezwoleń, wystawionych przez angielskie władze imigracyjne. Zezwolenie ważne jest na 6 miesięcy. Przy udzielaniu wizy należy zgóry określić miesiąc wyjazdu, gdyż do Afryki Południowej określony jest kontyngent emigrantów z Europy. Wiza kosztuje 1 funt angielski (obecnie 26 zł.).

Posiadacze zezwoleń są uprawnieni do uzyskania bezpłatnego paszportu emigracyjnego. Przed uzyskaniem zezwolenia z Afryki emigranci muszą w Konsulacie Angielskim złożyć podania oraz tłumaczone i legalizowane dowody personalne, podlegają dokładnemu badaniu lekarskiemu i wreszcie składają przysięgę przed konsulem. Po tych formalnościach sprawa zostaje skierowana do Afryki, w celu otrzymania zezwolenia.

Karta okrętowa w kl. 3-ej kosztuje od 22 — 24 funtów angielskich. Za każde dziecko płaci się $^{1}/_{16}$ ceny karty okrętowej w stosunku do każdego rozpoczętego roku życia. Dziecko zatem, które ma 3 lata, płaci $^{4}/_{16}$ ceny karty okrętowej i t. d.

ARGENTYNA

Zgodnie z obowiązującym dekretem Republiki Argentyńskiej, do Argentyny mogą uzyskać wizy:

1. Emigranci, posiadający imienne wezwania (permiso de desembarco).

Wezwanie takie jest ważne jeden rok od daty wystawienia. Jeżeli wezwanie jest od krewnych, należy przed konsulem udowodnić pokrewieństwo przy pomocy legalizowanych u władz polskich dokumentów. Wiza wynosi tedy po 43 zł. 70 gr. od osoby dorosłej, licząc od lat 15-tu.

Narzeczona, udająca się do Argentyny, opłaca również wizę ulgową 43 zł. 70 gr., ale musi przedstawić w Konsulacie czek na imię Dyrekcji Imigracyjnej w B. Aires w wysokośsi 30 peso w złocie. Obecnie 30 peso oro (w złocie) kosztuje 121 zł. 50 gr. Normalna wiza od osoby dorosłej kosztuje 305 zł. 60 gr.

2. Reemigranci, wracający do Argentyny, mogą również otrzymać wizę ulgową za 43 zł. 70 gr. Do wizy muszą przedstawić

jakikolwiek dowód pobytu w Argentynie. Jest pożądane, aby reemigranci posiadali dowód tożsamości, „cedula de identidad“, lub „buena conducta“ (argentyńskie świadectwo moralności).

3. Zawodowi rolnicy, samotni lub rodziny mogą otrzymać wizę do Argentyny *bez wezwania*, o ile posiadać będą kapitał w wysokości 1.500 peso papierowych (2.300 zł.) od rodziny.

Wiza ulgowa. Od wszystkich osób dorosłych ponad lat 15-cie wymagane jest przedstawienie czeków imiennych po 30 peso oro, jako gwarancja wizowa.

Rolnicy po osiedleniu się otrzymują pieniądze spowrotem.

Do wizy, niezależnie od paszportu, należy przedstawić: 1) świadectwo moralności, które ważne jest tylko 2 miesiące od daty wystawienia, 2) świadectwo o zdrowiu umysłowem, 3) nieuprawianiu żebraniny, 4) ogólne świadectwo lekarskie, 5) specjalne świadectwo o nieprzebyciu jaglicy.

Karta okrętowa do Argentyny wynosi zł. 775.— od osoby dorosłej, od lat 10-ciu wzwyż.

Dzieci od roku do 5-ciu płacą $^1/_4$ określ. kwoty, od 5-ciu do 10-ciu — połowę.

URUGWAJ

Do Urugwaju mogą wyjeżdżać osoby, posiadające urugwajskie wezwania, t. zw. „permiso de desembarco“. Każde permiso musi być przed rozpoczęciem wyrabiania dokumentów sprawdzone w Konsulacie Urugwajskim. Konsulat może udzielić w drodze wyjątku wizy osobom nie posiadającym wezwania, ale wykazującym się posiadaniem kapitału w wysokości 600 pesów urugwajskich (400 dol. amer.). Sprawy posiadaczy kapitału rozpatrywane są przez Konsulat indywidualnie. Bez zarejestrowania się w Konsulacie i otrzymania definitywnej odpowiedzi, nie należy przystępować do wyrabiania dokumentów.

Wiza na paszportach nie jest wymagana, ale, o ile wymaga tego emigrant, wiza zostaje wystawiona i kosztuje zł. 32.—.

Konsulat wydaje t. zw. „świadectwa podróży“ dla wszystkich osób, które mają ponad lat 15.

„Świadectwo podróży“ kosztuje 40 zł. 50 gr. od osoby.

PARAGWAJ

Do Paragwaju mogą wyjechać:

1. Rodziny i osoby pojedyńcze, które posiadają oficjalne wezwania paragwajskie

2. Rodziny lub osoby samotne, posiadające dowód kupna ziemi w Paragwaju

3. Osoby pojedyńcze i rodziny, które posiadają wezwania w jakiejkolwiek kolonji osadniczej w Paragwaju

4. Rodziny i samotni rolnicy z kapitałem do 300 dolarów na rodzinę

5. Samotni robotnicy lub pracownicy, posiadający na pokaz od 100 do 150 dolarów.

Wiza paragwajska wynosi 15 zł. od paszportu.

Podróż do Paragwaju (stolica Asuncion) emigranci odbywają przez Argentynę, wobec czego należy nabyć również wizę tranzytową argentyńską, która kosztuje 43 zł. 70 gr.

Niezależnie od tego, emigranci muszą złożyć po 30 peso oro w postaci czeku, jako gwarancję wizową.

Podróż z B. Aires do Asuncion kosztuje około 25 dolarów od osoby dorosłej.

Do wizy należy przedstawić paszport zagraniczny, świadectwo moralności, świadectwo lekarskie, po 3 fotografje od osoby, oraz czek na 50 peso oro (w złocie) urugwajskich. Suma czekowa zostaje wliczona do ogólnej kwoty pokazowej. Osoby, posiadające imienne wezwania, zwolnione są od przedstawiania czeku na 50 peso oro.

PALESTYNA

Do Palestyny mogą wyjeżdżać osoby, posiadające certyfikaty. Certyfikaty wydaje się emigrantom w wieku od lat 18 do 35-ciu włącznie i rozdziela pomiędzy robotnikami (Hehaluc), rzemieślnikami bez kapitału, rzemieślnikami z kapitałem 150 funtów angielskich. Niezależnie od tego, istnieje również kategorja certyfikatów, przeznaczonych dla krewnych.

Do Palestyny mogą również wyjeżdżać osoby na podstawie imiennych wezwań. Wezwania wydawane są dla żon, dzieci i rodziców. Bez wezwań lub certyfikatów mogą również wyjeżdżać

do Palestyny osoby z kapitałem: Posiadacze 1.000 funtów angielskich należą do kategorji A; osoby wolnych zawodów z kapitałem 500 funtów należą do kategorji A2; rzemieślnicy z kapitałem 250 funtów angielskich do kategorji A3; osoby, które mają zagwarantowane utrzymanie w Palestynie, należą do kategorji A4.

Wiza angielska do Palestyny kosztuje 36 zł. Wiza kategorji A oznacza, że wydana jest osobie, posiadającej kapitał, wiza kategorji B osobie, udającej się do Palestyny w celach naukowych, wiza kategorji C — osobie, jadącej na podstawie certyfikatu, wiza kategorji D — osobie, udającej się na podstawie wezwania imiennego, wiza kategorji G — reemigrantom.

Emigrację do Palestyny reguluje Wydział Palestyński w Warszawie. Wydział ten powołany został przez Stronnictwo Sjonistyczne w Polsce. Udziela ono pomocy emigrantom, za zgodą polskich władz emigracyjnych.

Syndykat Emigracyjny pomaga w załatwianiu formalności wyjazdowych wszystkim tym osobom jadącym do Palestyny, które do Syndykatu się zgłaszają, bądź też emigrantom, reemigrantom, a nawet cudzoziemcom.

Karty okrętowe kosztują na „Lloyd Triestino“: 4-ta klasa (bez utrzymania) 173,50 zł. wraz z podatkiem 0,75 zł., 3-cia klasa zł. 260, podatek zł. 2,30, 2-ga kl. zł. 651.—, podatek zł. 3,45, 1-sza klasa zł. 867,50, podatek zł. 5,45.

Ceny kart okrętowych na „Fabre Line“: międzypokład zł. 160.—, 3-cia kl. kabinowa zł. 200.—, 1-sza kl. ekonomiczna dol. 50.—, 1-sza klasa oryginalna dol. 60.—.

Karty okrętowe należy zamawiać zawczasu, aby rezerwować odpowiednie miejsca na okrętach.

KANADA

Do Kanady mogą wyjeżdżać następujące osoby:

1. Obywatele kanadyjscy, którzy posiadają ważny paszport kanadyjski. O ile dzieci i żona odnośnego obywatela są wymienione w papierach obywatelskich, może obywatel ten również starać się o paszport kanadyjski dla swej rodziny.

2. Żony do mężów oraz dzieci do lat 18-tu do rodziców, na podstawie zezwoleń władz kanadyjskich. Zezwolenia ważne są na przeciąg 5 miesięcy od daty wystawienia. Po tym terminie można się starać o prolongatę, która jest ważna 3 miesiące.

3. Inne osoby, posiadające ważne zezwolenia, np. narzeczone, rodzice, lub robotnicy - fachowcy. Wydawanie zezwoleń dla tej kategorji emigrantów należy do wypadków b. rzadkich.

4. Reemigranci, którzy wracają do Kanady przed upływem roku od daty wyjazdu do Kanady i posiadają t. zw. „landing card" (kartę lądowania), lub „immigration identification card" (imigracyjną kartę tożsamości). Wspomniane dokumenty służą jako dowód legalnego przyjazdu do Kanady.

Reemigranci, którzy mieszkali w Kanadzie mniej niż 5 lat, powinni posiadać 100 dolarów i pieniądze na kanadyjski bilet kolejowy od portu wylądowania do miejsca przeznaczenia.

Osoby, które nie posiadają dowodu legalnego wjazdu do Kanady, powinny zawczasu, za pośrednictwem S. E., porozumieć się z Oficerem Kanadyjskim w celu uzyskania wizy bez „landing card". W tym celu należy podpisać wypełnioną w 2-ch egz. deklarację kanadyjską (druki posiada Oddział S. E.) oraz kwestjonarjusz. Zwraca się uwagę, że reemigranci mogą powrócić do Kanady *w terminie rocznym od daty wyjazdu z Kanady.*

Reemigrant, który chce wrócić do Kanady po rocznym terminie, musi udowodnić przyczynę niemożliwości dalszego wstrzymania się z wyjazdem dokumentem, wystawionym przez władzę administracyjną lub gminną. Należy w tym wypadku wypełnić i podpisać 2 egz. deklaracji kanadyjskiej. Sprawa zostaje przez S. E. przesłana do Oficera Kanadyjskiego, w celu wydania decyzji. Oficer Kanadyjski w nielicznych tylko wypadkach wydaje decyzję przychylną.

Reemigranci mogą również zabrać swoje rodziny. Muszą jednak wykazać się posiadaniem kwoty pokazowej, sięgającej od 300 do 400 dolarów, w zależności od ilości członków rodziny. Chcąc zabrać rodzinę, sprawę należy skierować do Oficera Kanadyjskiego dla uzyskania zgody.

Inspektor Emigracyjny w Warszawie wydaje zaświadczenia na bezpłatne paszporty na podstawie „permitów". Reemigranci mogą również prolongować swoje paszporty konsularne na pod-

stawie zaświadczeń, wydanych przez Inspektora Emigracyjnego w Warszawie. Rodzinom reemigrantów przysługuje prawo do uzyskania zaświadczenia na bezpłatny paszport emigracyjny, po złożeniu podania i przedstawieniu dowodów kanadyjskich męża - reemigranta.

Cena karty okrętowej 3-ej klasy do jednego z portów kanadyjskich wynosi dolarów 128.— (z Warszawy dol. 125.—) od osoby dorosłej, licząc od lat 10. Dzieci od roku do 10 płacą za pół karty okrętowej. Niemowlęta do roku — dolarów 4.—.

Osoby od lat 12 wzwyż opłacają *cały kolejowy bilet kanadyjski.* Dzieci od lat 5 do 12 opłacają pół biletu kolejowego, dzieci do lat 5 jadą bezpłatnie.

Niezależnie od wyżej wymienionych kwot, rodziny lub też osoby pojedyńcze muszą posiadać pieniądze na wyżywienie podczas podróży kolejami w Kanadzie.

Przeciętnie należy mieć 5 dolarów od osoby, niezależnie od wieku.

KUBA

Kto wyjeżdża na Kubę, powinien posiadać t. zw. „landing permit" (pozwolenie na wyjazd). Affidavity te bywają dwojakiego rodzaju: a) wydawane przez kubańską Dyrekcję Imigracyjną, b) sporządzone przez notarjusza i poświadczone przez odnośną instytucję społeczną. (Zazwyczaj poświadcza te affidavity Narodowy Związek Polaków). Zasadniczo affidavity kubańskie powinny być legalizowane przez Konsulat Polski w New Yorku. Inspektor Emigracyjny w Warszawie wydaje obecnie zaświadczenia na bezpłatne paszporty emigracyjne tylko tym posiadaczom affidavitów, którzy jadą do bliskich krewnych (żonom, siostrom, braciom), inni krewni mogą się zwrócić za pośrednictwem Syndykatu Emigracyjnego do polskich władz emigracyjnych z prośbą o specjalne rozpatrzenie ich sprawy, dla uzyskania zaświadczenia na bezpłatny paszport emigracyjny. W tym wypadku trzeba mieć zapewnienie, że wiza kubańska będzie udzielona, oraz załączyć korespondencję z Kuby. Sprawy te są rozpatrywane indywidualnie.

Każdy wyjeżdżający na Kubę powinien posiadać kwotę pokazową w wysokości 200 dolarów amerykańskich, względnie list gwarancyjny z Kuby, że osoba wzywająca złożyła gwarancję pieniężną.

Zwracamy uwagę, że od kobiet udających się do Kuby, a pozostawiających swoich mężów w kraju, wymagane jest dodatkowe zezwolenie męża na wyjazd. Zezwolenie to może być wydane przez władzę gminną lub administracyjną, względnie sporządzone przez rejenta, a następnie tłumaczone przez tłumacza przysięgłego na język hiszpański i legalizowane przez Sąd Okręgowy, Ministerstwo Sprawiedliwości, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, wreszcie przez odnośny Konsulat Kubański.

Pozwolenie na wyjazd wymagane jest również od samotnych mężczyzn do lat 21 i od kobiet do lat 25. Zezwolenia w tym wypadku wydają rodzice lub opiekunowie. W związku z tą procedurą, gotowe dokumenty na wyjazd do Kuby winny być przesłane do Centrali S. E. przynajmniej na 2 tygodnie przed wyruszeniem transportu z Warszawy, aby w porę były dokonane legalizacje.

Karta okrętowa 3-ej klasy Towarzystwa Okrętowego „French Line“ wynosi od osoby dorosłej, licząc od lat 12-tu — 819 złotych. Podróż liczona jest z Warszawy. Jedno dziecko do lat 3 jedzie bezpłatnie, dzieci od lat 3 do 8 opłacają ćwierć karty okrętowej, dzieci od 8 lat do 12-tu — pół karty okrętowej.

Do wizy należy dołączyć świadectwo moralności ustalonego wzoru, świadectwo lekarskie, metryki urodzenia i akty ślubu, które w zależności od tekstu „landing permitu“ muszą być tłumaczone na język hiszpański i legalizowane. Konsulaty pobierają za legalizację specjalne opłaty.

MEKSYK

Do Meksyku wydawane są zaświadczenia na bezpłatne paszporty zagraniczne, jak również i wizy tylko tym osobom, które posiadają wezwania meksykańskie (affidavity), wystawione przez Departament Migracyjny. Wszystkie affidavity winny być bezwzględnie poświadczone przez Konsulat Polski w Vera-Cruz. Wezwania meksykańskie należy najprzód sprawdzić w Konsulacie Meksykańskim w Warszawie. Do wizy należy przedstawić 2 egz. świadectwa moralności ustalonego wzoru, oraz świadectwo szczepienia ospy, metrykę urodzenia i akt ślubu. Świadectwo szczepienia ospy musi być przedstawione dla każdej osoby oddzielnie. Zależnie od tekstu affidavitu, należy tłumaczyć na język hiszpański i legalizować w Konsulacie akty urodzenia lub ślubu. Za

legalizację i tłumaczenie Konsulat pobiera specjalne opłaty, niezależnie od opłaty za wizę. Konsulat pobiera opłaty za wystawienie kart identyczności. Konsulat wystawia tyle kart identyczności, ile podanych jest paszportów do wizowania. Konsulat Meksykański pobiera również opłaty za poświadczenie każdego świadectwa szczepienia ospy. Przy lądowaniu emigranci muszą przedłożyć dowód posiadania sumy kaucyjnej.

Cena karty okrętowej wynosi zł. 837.— dla osoby powyżej lat 12. Dzieci od lat 3 do 8 opłacają 1/4 karty okrętowej, dzieci od lat 8 do 12 — pół karty okrętowej. Jedno dziecko do lat 3 — bezpłatnie.

Konsulat Meksykański wymaga, aby przy wizie zostały dostarczone po 4 fotografje zwykłe oraz po 4 fotografje z profilu. Mogą być fotografje grupowe i powinny się składać z takiej samej ilości osób, jaka znajduje się na fotografji, umieszczonej na paszporcie zagranicznym.

VENEZUELA

Porty: La Guaira, Puerto Cabello oraz Curaçao

Dla emigrujących do Venezueli wymagane są następujące dokumenty:

1. „Affidavit", wystawiony przez odnośne władze Venezueli. Zasadniczo „affidavit" ważny jest na 1 rok. Na podstawie takiego „affidavitu" Inspektor Emigracyjny w Warszawie wydaje zaświadczenie na bezpłatny paszport emigracyjny.
2. Świadectwo moralności.
3. Świadectwo lekarskie i szczepienia ospy.
4. Metryka urodzenia.
5. 3 fotografje „en face" i 3 fotografje z profilu.

Konsulat Venezueli wymaga, aby wszystkie zaświadczenia posiadały również tekst hiszpański.

Koszt wizy wynosi dol. 7.—. Kwota pokazowa przy lądowaniu wynosi dol. 300.—.

Konsulat, oprócz wizy, wystawia specjalne świadectwa tożsamości (cedula de identidad).

Cena przejazdu z Warszawy dla osoby dorosłej (licząc od lat 12) wynosi 606 zł. 70 gr.

Bagaż emigranci przewożą do portu na własny koszt.

PERU

Port Callao

Od osób, udających się do Peru, wymagane jest zasadniczo imienne wezwanie lub kontrakt pracy. W poszczególnych wypadkach mogą się również do Peru udać osoby bez wyżej wymienionych dokumentów, o ile rozporządzać będą większą gotówką, sięgającą przeciętnie do 750 dolarów amerykańskich. Sprawa osób, nie posiadających wezwań, a chcących wyjechać jedynie na podstawie posiadania gotówki, jest indywidualnie rozpatrywana przez Konsulat Peruwiański w Warszawie, jak również przez Inspektora Emigracyjnego. Celem uzyskania wizy, wymaga się złożenia:

1. Świadectwa moralności.
2. Świadectwa lekarskiego (wzoru specjalnego).
3. Świadectwa szczepienia ospy.
4. 2 fotografij.

Koszt przejazdu 3-cią klasą wynosi dol. 140. Koszt wizy wynosi 5 dolarów w złocie (44 zł. 50 gr.) od paszportu.

KOLUMBJA

Porty: Santa Marta, Puerto Colombia, Cartagena, Buenaventura

Od osób, wyjeżdżających do Kolumbji, wymagane są następujące dokumenty:

1. „Affidavit“, wydany przez kolumbijskie ministerstwo spraw zagranicznych (Ministerio de Relaciones Exteriores). Na podstawie tego dowodu Inspektor Emigracyjny w Warszawie wydaje zezwolenia na bezpłatny paszport emigracyjny.
2. Świadectwo moralności.
3. Świadectwo lekarskie i szczepienia ospy.
4. 4 fotografje.

Wiza kolumbijska kosztuje dol. 4 w złocie.

Karta okrętowa w 3-ej klasie od osoby dorosłej kosztuje od dol. 115 do dol. 130.

W Konsulacie Kolumbijskim należy tłumaczyć i legalizować dowody pokrewieństwa, akty urodzenia, akty ślubu i t. p.

Konsulat pobiera specjalne opłaty.

W porcie wsiadania na okręt zostają przez tamtejszego konsula sprawdzane dokumenty i przeprowadzona zostaje ostateczna procedura wizowa.

CHILE

Porty: Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaiso

Wizy na wyjazd do Chile otrzymują jedynie te osoby, dla których Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Chile przesłało do jednego z konsulatów chilijskich w Europie polecenie wydania wizy. Emigranci otrzymują zawiadomienie od odnośnego konsula. Pismo takie uprawnia do uzyskania bezpłatnego paszportu emigracyjnego. Do wizy potrzebne jest również świadectwo moralności oraz świadectwo lekarskie i 4 fotografje.

Przejazd 3-cią klasą kosztuje do Arica i Iquique dol. 150
„ „ „ „ „ Antofagasta dol. 155
„ „ „ „ „ Valparaiso dol. 125—165

Ceny wyżej podane są zależne od okrętu i Towarzystwa Okrętowego.

W pewnych wypadkach wymagane jest przedstawienie kwoty pokazowej w wysokości dol. 100.

BOLIWJA

Przejazd do Boliwji może się odbyć przez Buenos-Aires (Argentyna) drogą kolejową, lub do portu Arica (Chile), a dalej również drogą kolejową do Boliwji.

Emigranci muszą posiadać:

1. Wezwanie, wydane przez władze boliwijskie.
2. Świadectwo moralności (wzór urugwajski).
3. Świadectwo lekarskie i szczep. ospy (wzór urugwajski).
4. 4 fotografje paszportowe.

Cena wizy boliwijskiej wynosi od dol. 2,50 do 8, w zależności od miejsca uzyskania wizy. Wiza tranzytowa chilijska kosztuje około 6,5 dolara.

Osoby, udające się do Boliwji przez Argentynę, mogą otrzymać wizę tranzytową za 43 zł. 70 gr., ale w tym wypadku muszą przedstawić czek na 30 peso oro. Czeki można nabyć w P. K. O. w Warszawie. Czek winien być wystawiony na imię Generalnej Dyrekcji Imigracyjnej w B. Aires. Po przybyciu emigranta do Boliwji, Dyrekcja Imigracyjna zwraca złożony depozyt. Jest to rodzaj gwarancji, że emigrant nie zatrzyma się w Argentynie.

Karta okrętowa do Boliwji przez B. Aires kosztuje w 3-ej klasie: podróż do B. Aires zł. 775. Podróż koleją z B. Aires do La Paz zł. 400.

Cena karty okrętowej do Boliwji przez port Arica (Chile) wyniesie dol. 150.

Cena przejazdu z portu Arica do La Paz koleją wynosi 15 — 20 dolarów.

OBÓZ EMIGRACYJNY W GDYNI

Strzechą, pod którą ostatnią noc przebywa na ziemi rodzinnej emigrant, opuszczający swoją ojczyznę, jest strzecha Obozu Emigracyjnego w Gdyni. Tutaj koncentrują się z całego Państwa partje emigrantów, tutaj dokumenty ich, stan zdrowia i zabierany dobytek podlegają ostatniej kontroli przed wejściem na okręt, tutaj też kształtuje się ostatnie wspomnienie z pobytu na ziemi rodzinnej.

Obóz Emigracyjny, zbudowany przez Ministerstwo Opieki Społecznej i znajdujący się w zarządzie Syndykatu Emigracyjnego, przedstawia kompleks budynków, obecnie niewykończony jeszcze w całości, lecz zupełnie już wystarczający do przepuszczenia dziennego nawet ponad tysiąc osób, to jest kilkakrotnie więcej, niż wynosi obecna frekwencja przy zmniejszonym ruchu emigracyjnym. Istniejące budynki przedstawiają kompleks nowoczesnych gmachów.

Poza salami noclegowemi i jadalnemi, które w okresach wolnych od transportów emigrantów użytkowane są na rzecz ruchu turystycznego, mogąc pomieścić w swoich murach około dwuch tysięcy wycieczkowiczów i dostarczając im wygodnego noclegu i zdrowej, smacznej strawy — Obóz Emigracyjny posiada osobny budynek z urządzeniami technicznemi do przygotowania emigranta w drogę, t. j. oczyszczenia jego osoby i zabieranego dobytku.

W tym celu posiada on największe w Państwie kąpielisko o przeszło 100 natryskach i kilkunastu wannach, oraz dużą stację dla odkażania i dezynfekcji odzieży. Stacja ta składa się z dużego aparatu parowego o pojemności 10 m^3 i 2 kamer cjanowodorowych, każda po 10 m^3, urządzonych według najnowszych wymagań techniki sanitarnej. Zaznaczyć należy, że stacja cjanowodorowa, której obsługa nie wymaga użycia masek gazowych, zbudowana została według projektu fachowca - Polaka z materjałów krajowych. Jest to największa w Polsce stacja cjano-wodorowa.

SPIS ODDZIAŁÓW SYNDYKATU EMIGRACYJNEGO

Okręg Warszawski

Centrala — Warszawa, ul. Króla Alberta I — Nr. 7 (dawn. Niecała)

Oddział Warszawski, ul. Króla Alberta I — Nr. 7 Tel. 245-56, 683-08.

Wszystkie powiaty woj. warszawskiego oraz z woj. lubelskiego pow.: Garwolin, Łuków, Siedlce, Sokołów, Węgrów. Wszystkie powiaty woj. poznańskiego i pomorskiego.

Oddział Kielce — Sienkiewicza 31.

Wszystkie powiaty woj. kieleckiego.

Oddział Lublin — Zamojska 21.

Powiaty: Lublin, Puławy, Lubartów, Włodawa, Radzyń, Chełm, Krasnystaw, Janów, Zamość, Hrubieszów, Tomaszów Lubelski, Biłgoraj — woj. lubelskiego.

Oddział Łódź — 6 sierpnia 3.

Wszystkie powiaty woj. łódzkiego.

Okręg Krakowski

Oddział Kraków — Radziwiłłowska 23.

Wszystkie powiaty woj. krakowskiego i śląskiego.

Okręg Białostocki

Oddział Białystok — ul. Marszałka Piłsudskiego 52.

Powiaty: Białystok, Bielsk Podlaski, Wysokie Mazowieckie, Ostrów Maz., Łomża, Ostrołęka, Kolno, Szczuczyn (siedziba starostwa w Grajewie), Sokółka, Wołkowysk — woj. białostockiego.

Agentura Grodno — Hoovera 5.

Powiaty: Grodno, Suwałki, Augustów — woj. białostockiego.

Agentura Baranowicze — Senatorska 16.

Powiaty: Baranowicze, Nowogródek, Słonim, Nieśwież, Stołpce, Wołożyn — woj. nowogródzkiego.

Oddział Wilno — Szopena 1.

Wszystkie powiaty woj. wileńskiego oraz pow. Szczuczyn i Lida — woj. nowogródzkiego.

Okręg Brzeski

Oddział Brześć n/B — Steckiewicza 27.

Powiaty: Brześć, Kobryń, Prużana, Kosów Pol., Drohiczyn, z woj. poleskiego, oraz pow. Biała Podl. z woj. lubelskiego.

Oddział Pińsk — Dominikańska 58.

Powiaty: Pińsk, Łuniniec, Stolin z woj. poleskiego.

Oddział Równe — 3 Maja 15.

Powiaty: Równe, Zdołbunów, Krzemieniec, Dubno, Kostopol, Sarny — woj. wołyńskiego.

Oddział Łuck — Piłsudskiego 14.

Powiaty: Łuck i Horochów — woj. wołyńskiego.

Oddział Kowel — Kolejowa 88.

Powiaty: Kowel, Włodzimierz Woł., Luboml, — woj wołyńskiego oraz pow. Kamień - Koszyrski z woj. poleskiego.

Okręg Lwowski

Oddział Lwów — Wiśniowieckich 4.

Powiaty: Lwów, Bóbrka, Gródek Jag., Jaworów, Żółkiew, Sambor, Stary Sambor, Drohobycz, Rawa Ruska, Sokal, Lubaczów — z woj. lwowskiego; powiaty: Kamionka Strumiłowa, Przemyślany, Radziechów, Złoczów — z woj. tarnopolskiego; powiaty: Rohatyń, Turka, Stryj, Skole, Żydaczów — z woj. stanisławowskiego.

Oddział Przemyśl — Plac Legjonów 1.

Powiaty: Przemyśl, Dobromil, Jarosław, Mościska, Przeworsk, Tarnobrzeg, Nisko, Rzeszów, Kolbuszowa, Łańcut, Strzyżów — z woj. lwowskiego.

Oddział Sanok — Tadeusza Kościuszki 25.

Powiaty: Sanok, Brzozów, Krosno, Lisko — woj. lwowskiego.

Oddział Stanisławów — 3 Maja 32.

Powiaty: Stanisławów, Bohorodczany, Dolina, Kałusz, Tłumacz, Nadwórna, Horodenka, Kołomyja, Kosów Pokucki, Śniatyń — woj. stanisławowskiego.

Oddział Tarnopol — Konarskiego 1.

Powiaty: Tarnopol, Brzeżany, Podhajce, Skałat, Trembowla, Zbaraż, Zborów — woj. tarnopolskiego.

Oddział Czortków — Kolejowa 47.

Powiaty: Czortków, Borszczów, Buczacz, Kopyczyńce, Zaleszczyki — woj. tarnopolskiego.

Stacja Zborna w Poznaniu — Dworzec Główny, Poczekalnia 4-ej klasy.

Obóz Emigracyjny w Gdyni — Gdynia — Grabówek.

KRAJE, KTÓRE ZASTOSOWAŁY SYSTEM SFUZJOWANYCH GODZIN

Dodawanie do i odejmowanie od godziny środkowo-europ.	Nazwa krajów, ujętych w godzinach sfuzjowanych
— 1 godz.	Wyspy Fär-Oer — Wielka Brytanja — Irlandja — Belgja — Francja — Monaco — Luksemburg — Hiszpanja — Portugalja — Algierja — Marokko — Wybrzeże Kości Słoniowej — Złote Wybrzeże — Togo — Gwinea Hiszpańska — Wyspy Św. Tomasza i Fernando Poo.
0 godz.	Włochy — Norwegja — Szwecja — Danja — Litwa — Niemcy — Polska — Czechosłowacja — Austrja — Węgry — Szwajcarja — Jugosławja — Albanja — Malta — Tunis — Libja — Nigerja — Kamerun — Afryka Francuska Równikowa — Kongo Belgijskie — Angola.
+ 1 godz.	Finlandja — Estonja — Łotwa — Rosja Europ. — Rumunja — Bułgarja — Turcja — Grecja — Cypr — Palestyna — Syrja — Egipt — Sudan — Afryka Wschodnia Portugalska — Unja Afryki Południowej.
+ 1.30 min.	Uganda — Kenja.
+ 2 godz.	Wybrzeże Północne Rosji — Irak — Erytrea — Somalja — Somalja Włoska — Somalja Francuska — Tanganika — Madagaskar — Wyspa Sokotra.
+ 3 godz.	Północne Wybrzeże Syberji — Nowa Ziemia — Wyspy Maurycego — Seyszyle — Almirante.
+ 4 godz.	Północne Wybrzeże Syberji aż do południka 82° 30' E. — Wyspy Czagos.
+ 4.30 min.	Indje Angielskie (z wyjątkiem Kalkutty) — Cejlon — Indje Portugalskie.
+ 5 godz.	Północne Wybrzeże Syberji aż do południka 97° 30' E.

Dodawanie do i odejmowanie od godziny środkowo-europ.	Nazwa krajów, ujetych w godzinach sfuzjowanych
+ 5.30 min.	Birma — Wyspy Nikobarskie — Wyspy Andamańskie — Cocos.
+ 6 godz.	Północne wybrzeże Syberji aż do południka 112° 30' E. — Posiadłości cieśninowe — Państwa Malajskie — Indochiny Francuskie — Sjam — Wyspy Hajnan — Porty Pachoi oraz Hoi-how (Chiny).
+ 6.30 min.	Sarawak.
+ 7 godz.	Północne Wybrzeże Syberji aż do południka 127° 30' E. — Australja Zachodnia — Borneo Angielskie — Labuan — Wybrzeże Chińskie — Hong-Kong — Makao — Wyspy Filipińskie — Formoza — Timor.
+ 8 godz.	Północne Wybrzeże Syberji aż do południka 142° 30' E. — Japonja — Korea — Wyspa Palau.
+ 8.30 min.	Środkowa Australja.
+ 9 godz.	Tasmanja — Nowa Gwinea Angielska — Wyspy Marjańskie i Karoliny — Syberja aż do południka 157° 30' E. — Australja Wschodnia.
+ 9.30 min.	Ternate.
+ 10 godz.	Syberja aż do południka 172° 30' E. — Nowa Kaledonja — Nowe Hebrydy — Santa Cruz — Wyspy Marshall — Karoliny na wschód od południka 154°.
+ 10.30 min.	Nowa Zelandja — Wyspa Chatham.
+ 11 godz.	Syberja na wschód od południka 172° 30' E. — Wyspy Fidżi — Wrangell.
— 11.30 min.	Wyspy Zachodniej Samoa.
— 12 godz.	Wyspy Wschodniej Samoa — Alaska Zachodnia.
— 11.30 min.	Wyspy Hawajskie.
— 11 godz.	Alaska Środkowa i Wschodnia — Wyspy Markizy.
— 10 godz.	Juneau.
— 9 godz.	Zachodnia Kanada i Zjednoczone Stany Zachodnie.

Dodawanie do i odejmowanie od godziny środkowo-europ.	Nazwa krajów, ujętych w godzinach sfuzjowanych
— 8 godz.	Kanada Środkowo Zachodnia — Stany Zjednoczone Środkowo Zachodnie — Meksyk Zachodni.
— 7 godz.	Kanada Środkowa — Stany Zjednoczone Środkowo Wschodnie — Meksyk Wschodni — Honduras — Salwador — Costa-Rica.
— 6 godz.	Kanada Środkowo Wschodnia — Stany Zjednoczone Wschodnie — Bahama — Kuba — Haiti — Jamajka — Panama — Peru — Brazylja Zachodnia — Chile — Kolumbja.
— 5.30 min.	Wenezuela.
— 5 godz.	Kanada Wschodnia — Nowa Szkocja — Małe Antyle — Trinidad — Bermudzkie Wyspy — Porto Rico — Martynika — Guadelupa — Gwinea Francuska — Brazylja Środkowa — Argentyna — Wyspy Falklandzkie.
— 4.30 min.	Urugwaj.
— 4 godz.	Grenlandja Zachodnia — Brazylja Wschodnia.
— 3 godz.	Grenlandja Wschodnia — Azory — Wyspy Cabo Verde — Trinidad Brazylijski.
— 2 godz.	Islandja — Madera — Wyspy Kanaryjskie — Maurytanja — Rio de Oro — Senegal — Gwinea Portugalska — Gwinea Francuska — Wyspa Ascension.

KRAJE, KTÓRE NIE ZASTOSOWAŁY SYSTEMU SFUZJOWANYCH GODZIN

Dodawanie i odejmowanie od godziny środkowo-europ.	Nazwa krajów
+ 1 g. 59 m. 54 s.	Somalja Angielska – Aden
+ 3 g. 54 m. 0 s.	Wyspy Maledywskie
+ 4 g. 53 m. 21 s.	Kalkutta
+ 5 g. 42 m. 0 s.	Sumatra
+ różne godziny	Indje Holenderskie
+ 6 g. 20 m. 0 s.	Jawa
+ 10 g. 12 m. 0 s.	Wyspa Norfolk
+ 11 g. 20 m. 0 s.	Wyspy Tonga
— 11 g. 38 m. 0 s.	Wyspa Cooka
— 6 g. 45 m. 10 s.	Nikaragua
— 6 g. 19 m. 24 s.	Guayaquil
— 6 g. 14 m. 6 s.	Aquator
— 5 g. 40 m. 0 s.	San Domingo
— 5 g. 36 m. 0 s.	Wyspa Curacau
— 5 g. 33 m. 0 s.	Boliwja
— 4 g. 45 m. 0 s.	Gwinea Angielska
— 4 g. 40 m. 35 s.	Gwinea Holenderska
— 4 g. 37 m. 12 s.	Paragwaj
— 4 g. 31 m. 0 s.	Labrador – Nowa Ziemia
— 3 g. 7 m. 0 s.	Południowa Georgja
— 2 g. 6 m. 0 s.	Gambja
— 1 g. 44 m. 0 s.	Liberja
— 1 g. 23 m. 0 s.	Wyspa Św. Heleny
— 0 g. 40 m. 28 s.	Holandja

PRZEDSTAWICIELSTWA PAŃSTW ZAGRANICZNYCH W POLSCE

Stolica Apostolska. Nuncjatura	— Warszawa (Al. Szucha 12).
Afganistan. Poselstwo	— Paryż (57 Av. Henri Martin).
Argentyna. Poselstwo	— Warszawa (Koszykowa 6).
Konsulaty	— Warszawa (Żabia 4) i Gdańsk.
Austrja. Poselstwo	— Warszawa (Koszykowa 11b).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Bielsko, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź i Poznań.
Belgja. Poselstwo	— Warszawa (Al. Ujazdowska 23).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk, Gdynia, Katowice, Lwów i Poznań.
Boliwja. Konsulaty	— Warszawa, (Chmielna 26) i Gdańsk.
Brazylja. Poselstwo	— Warszawa (Hotel Europejski).
Konsulaty	— Warszawa (Krak. Przedm. 58) i Gdańsk.
Bułgarja. Poselstwo	— Warszawa (Al. Ujazdowska 39).
Konsulat	— Warszawa (przy poselstwie).
Chile. Poselstwo	Warszawa (Koszykowa 6).
Konsulat	
Czechosłowacja. Poselstwo	— Warszawa (Koszykowa 18).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Katowice, Kraków, Kwasiłów, Lwów i Poznań.
Danja. Poselstwo	— Warszawa (Koszykowa 8).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie i Bielańska 2), Gdańsk, Gdynia, Katowice, Lwów, Łódź, Poznań i Puck.
Dominikańska Rep. Konsulat	— Warszawa, (Nowowiejska 20) i Gdańsk.
Ekwador. Konsulat	— Gdańsk.
Egipt. Poselstwo	— Berlin (W. 10. Tiergartenstr. 18b).
Estonja. Poselstwo	— Warszawa (Al. Ujazdowska 9a).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie i Marsz. Focha 2), Gdańsk, Gdynia, Katowice, Lwów, Łódź i Poznań.
Finlandja. Poselstwo	— Warszawa (Plac Napoleona 3).
Konsulaty	
Francja. Ambasada	— Warszawa (Al. Róż 2).
Konsulaty	— Warszawa (przy ambasadzie), Gdańsk, Gdynia, Katowice, Lwów, Łódź, Poznań i Toruń.
Grecja. Poselstwo	— Warszawa (Matejki 5).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk, Kraków, Łódź i Poznań.

Gwatemala. Konsulat	— Gdańsk.
Haiti. Poselstwo	— Berlin (Landgrafenstrasse 4).
Konsulat	— Gdańsk.
Hiszpanja. Poselstwo	— Warszawa (Koszykowa 6a).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk, Katowice, Lwów, Poznań i Wilno.
Holandja. Poselstwo	— Warszawa (Czackiego 9).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk Gdynia, Kraków, Lwów, Łódź i Poznań.
Honduras. Konsulat	— Warszawa (Piękna 52) i Gdańsk.
Japonja. Poselstwo	— Warszawa (Foksal 10).
Konsulat	— Warszawa (przy poselstwie).
Jugosławja. Poselstwo	— Warszawa (Al. Ujazdowska 33).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk i Poznań.
Kolumbja. Konsulaty	— Warszawa (Obożna 11) i Gdańsk.
Kuba. Konsulat	— Gdańsk.
Liberja. Konsulat	— Paryż (96, Boulevard de Ménilmontant)
Łotwa. Poselstwo	— Warszawa (Szkolna 6).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk Gdynia, Katowice, Lwów, Łódź, Poznań i Wilno.
Meksyk. Poselstwo	— Warszawa (Królewska 23).
Konsulaty	— Warszawa (Hortensja 6) i Gdańsk.
Niemcy. Poselstwo	— Warszawa (Piusa XI-go 17).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk, Katowice, Kraków, Łódź, Poznań i Toruń.
Nikaragua. Konsulat	— Gdańsk.
Norwegja. Poselstwo	— Warszawa (Foksal 3).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie i Hipoteczna 1), Gdańsk, Gdynia i Łódź.
Panama. Konsulat	— Gdańsk.
Paragwaj. Konsulat	— Warszawa (Wilcza 8).
Persja. Poselstwo	— Warszawa (Al. Ujazdowska 36).
Konsulat	— Warszawa (przy poselstwie).
Peru. Poselstwo	— Warszawa (Obożna 11).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Kraków, Lwów, Łódź i Poznań.
Portugalja. Poselstwo	— Warszawa (Foksal 14).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie) i Gdańsk.
Rumunja. Poselstwo	— Warszawa (Al. Ujazdowska 47).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk, Lwów i Poznań.
Stany Zjedn. Ambasada	— Warszawa (Al. Ujazdowska 11).
Konsulat	— Warszawa (Jasna 11) i Gdańsk.
Szwajcarja. Poselstwo	— Warszawa (Smolna 25).
Konsulaty	— Warszawa (przy poselstwie) i Gdańsk.

Szwecja. Poselstwo	—	Warszawa (Królewska 3).
Konsulaty	—	Warszawa (przy poselstwie), Bydgoszcz, Gdańsk, Gdynia, Katowice, Kraków, Łódź i Poznań.
Turcja. Ambasada	—	Warszawa (Szopena 2a).
Konsulaty	—	Warszawa (przy ambasadzie) i Gdańsk.
Urugwaj. Poselstwo	—	Praga II (Vaclavske nam 15).
Konsulaty	—	Gdańsk.
Wenezuela. Konsulat	—	Warszawa (Smolna 38) i Łódź.
Węgry. Poselstwo	—	Warszawa (Mokotowska 55).
Konsulaty	—	Warszawa (przy poselstwie), Gdańsk, Katowice, Kraków, Lwów i Poznań.
Wielka Brytanja. Ambasada	—	Warszawa (Nowy Świat 18).
Konsulaty	—	Warszawa (Aleja Róż 10), Bydgoszcz, Gdańsk, Gdynia, Katowice, Lwów, Łódź i Poznań.
Włochy. Ambasada	—	Warszawa (Plac Dąbrowskiego 6).
Konsulaty	—	Warszawa (przy ambasadzie), Gdańsk, Katowice, Lwów i Łódź.
Z. S. R. R. Ambasada	—	Warszawa (Poznańska 15).
Konsulaty	—	Warszawa (przy ambasadzie), Gdańsk i Lwów.

KURSY WALUT ZAGRANICZNYCH Z KOŃCA MARCA 1935 R.

(dane Gł. Urzędu Statystycznego)

Państwo	Waluta	Notowanie za	Parytet	Wartość w złotych
Anglja	funt szterling.	1	43,38	25,53
Argentyna . . .	peso złoty	1	8,60	1,35
Austrja	szyling	100	125,43	97,55
Belgja	frank belg.	100	123,95	102,00
Brazylja	milrejs	100	106,64	42,87
Bułgarja	lew	100	6,44	6,38
Chile.	peso złoty	100	108,45	27,63
Czechosłowacja .	korona cz.	100	nowy 22,01	22,15
Danja	korona duń.	100	238,89	113,90
Egipt	funt egipski	1	44,06	26,18
Estonja	korona est.	100	238,89	139,89
Finlandja	marka fińska	100	22,45	11,23
Francja	frank franc.	100	34,93	34,99
Gdańsk	gulden	100	173,52	173,14
Grecja	drachma	100	11,57	4,98
Hiszpanja	pezeta	100	172,00	72,50
Holandja	floren	100	358,31	358,15
Indje Brytyjskie .	rupia	100	325,36	193,11
Japonja.	yen	1	4,44	1,49
Jugosławia . . .	dinar	100	15,70	12,06
Kanada	dolar kanad.	1	8,91	5,28
Litwa	lit	100	89,14	89,19
Łotwa	łat	100	172,00	173,08
Meksyk.	pes	1	4,44	1,48
Niemcy	marka niem.	100	212,34	213,00
Norwegja	korona nor.	100	238,89	129,40
Peru	sol - or	100	249,58	124,84
Portugalja. . . .	eskudo	100	39,44	23,20
Rumunnja . . .	lej	100	5,33	5,24
Stany Zjedn. A. P.	dolar	1	nowy 5,27	5,31
Szwajcarja . . .	frank szwajc.	100	172,00	171,74
Szwecja	korona szw.	100	238,89	131,40
Turcja	piastr	1	39,19	4,25
Urugwaj	peso	1	9,22	4,27
Węgry	pengo	100	155,91	158,05
Włochy	lira	100	46,92	44,25

DZIAŁ VI

OGÓLNE WIADOMOŚCI

OPAD I ODPŁYW

Woda, spadając w formie opadów, wsiąka w ziemię, spływa, lub zatrzymuje się na jej powierzchni, wreszcie paruje. Wsiąkanie jest małe, lub wsiąkania niema zupełnie, jeżeli teren jest przesycony wodą lub nieprzepuszczalny, jak np. skała, asfaltowane ulice, albo powierzchnia wody; spływ następuje wówczas, jeżeli teren jest pochyły; jeżeli woda nie ma gdzie spłynąć, zatrzymuje się i tworzy bagna, stawy lub jeziora. Parowanie jest także zmienne, zależy ono od temperatury powietrza i stopnia nasycenia parą wodną.

W każdym kraju kulturalnym zorganizowane są placówki, zajmujące się obserwowaniem i zapisywaniem opadów. W Polsce zadanie to spełnia Państwowy Instytut Meteorologiczny, przy pomocy rozrzuconej po całej Polsce sieci stacyj deszczomierzowych (ombrometrycznych). Część obserwacyj prowadzi też Instytut Hydrograficzny przy Ministerstwie Komunikacji, założony w r. 1919 przez b. Ministerstwo Robót Publicznych. Instytut ten powstał z rozszerzonego dawnego Krajowego Oddziału Hydrograficznego, utworzonego jeszcze w zeszłym wieku przy lwowskiem Namiestnictwie, zajmuje się on badaniem stosunków odpływu wód, a wskutek tego i badaniem opadów w związku z odpływem.

Wielkość opadu mierzy się wysokością warstwy deszczu, lub śniegu, przy opadach długotrwałych mierzy się warstwą opadu dziennego; przy deszczach trwających krócej, dodaje się czas trwania opadu, a więc notuje się „18 mm w 3 godzinach“, lub „23 mm w 42 minutach“. Przyrządem do mierzenia jest naczynie, umie-

szczone na słupie w wolnem miejscu, przyrząd ten nazywa się ombrometr. Są także przyrządy, zapisujące samoczynnie natężenie opadu i czas opadu, są to tak zwane ombrografy, które na papierze, napiętym na obracającym się walcu, kreślą nad linją podstawową, dającą podziałkę czasu, drugą linję, krzywą, a odstęp obu linij daje w pewnej skali wysokość opadu.

Opady na niżu są naogół mniejsze, w górach większe, roczne sumy opadów z szeregu lat wykazują wahania, dochodzące nawet do 50%, tak np. wysokość rocznego opadu dla dorzecza Przemszy i dla dorzecza górnej Wisły, łącznie z Dunajcem, wynosiła w latach:

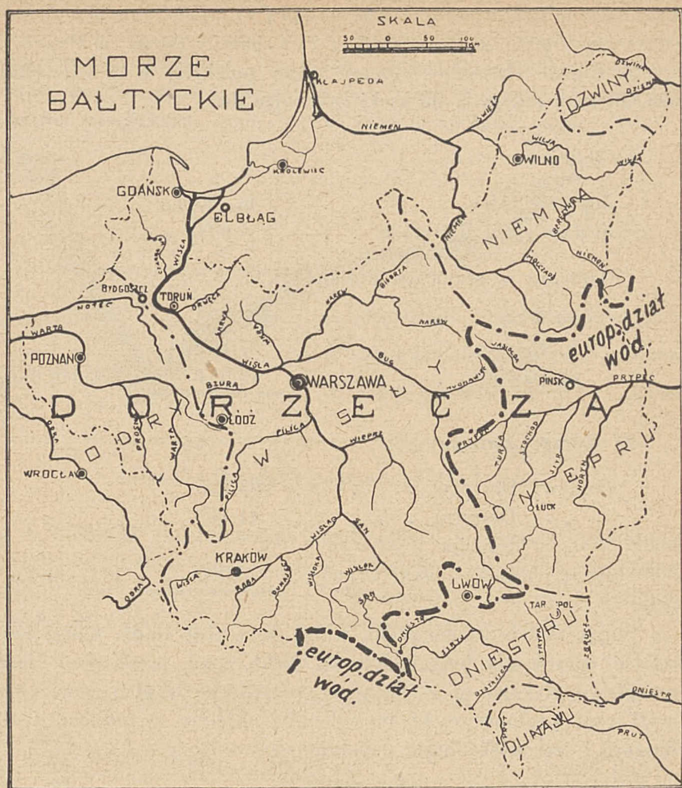
Rok	Przemsza	Wisła z Dunajcem
1910	582 mm	651 mm
1911	739 „	894 „
1912	785 „	1.092 „

Przeciętne wartości sum rocznych z szeregu lat nazywamy wartościami normalnemi dla danej stacji lub dorzecza. W tym szeregu mamy lata suche, mokre i lata, zbliżone do „normalnych“. Wysokość rocznego opadu w normalnym roku wynosi na nizinnych obszarach Polski 500 — 550 mm, na Wileńszczyźnie i zachodniej części Pomorza dochodzi do 600 mm, a na południe od linji Częstochowa, Sandomierz, Rawa-Ruska, Tarnopol wznosi się od 600 mm, przekraczając w Karpatach 1000 mm.*)

Woda, która wsiąkła w warstwy przepuszczalne, występuje w innem miejscu na powierzchnię terenu, w formie mniej lub więcej obfitych źródeł; odpływy tych źródeł (strugi, strumyki, potoki, rzeczki) łączą się z sobą i tworzą rzeki, które wpadają do rzek większych, a te znowu do rzek głównych, uchodzących wprost do morza. Obszar terenu, odwadniany przez rzekę i jej sieć dopływów, nazywamy dorzeczem. Granicę dorzecza nazywamy działem wód. Wielki europejski dział wód rozdziela dorzecza rzek, spływających na zachód i północ do oceanu Atlantyckiego, morza

---

*) Mapa normalnych opadów w Polsce została opracowana przez p. Stanisławę Kosińską - Bartnicką w r. 1927 i dołączona do Zeszytu V „Prac meteorologicznych“, wydanych przez p. A. Dobrowolskiego.



Rys. 1. Siatka rzek polskich i dorzecza

Północnego i do Bałtyku, od dorzeczy rzek, spływających na południe i wschód, t. j. do morza Śródziemnego i Czarnego. Ten wielki europejski dział wód przechodzi przez Polskę, od Karpat biegnie przez Lwów, obok Tarnopola skręca na północ, przechodzi między Brześciem i Pińskiem i na Telechany skręca na północny wschód. Dwie trzecie obszaru ziem polskich odwadniają rzeki spływające do Bałtyku, a mianowicie część wschodnia dorzecza Odry, dorzecze Wisły, część dorzecza Niemna i Dźwiny. Do morza

Czarnego należy część dorzecza Dniepru (Prypeć), dorzecze Dniestru i część dorzecza Dunaju (Prut i nieznaczny obszar na Orawie).

Z całego obecnego obszaru ziem polskich, o powierzchni 388.390 km², przypada do rzeki spływając do:

1) Bałtyku:

dopływy Odry	46.030 km²	
drobne rzeki Bałtyckie . . .	1.694 „	
dorzecza w granicach Polski:		
a) Wisły	160.875 „	
b) Niemna	57.167 „	
c) Dźwiny	11.044 „	276.810 km₂

2) Morza Czarnego:

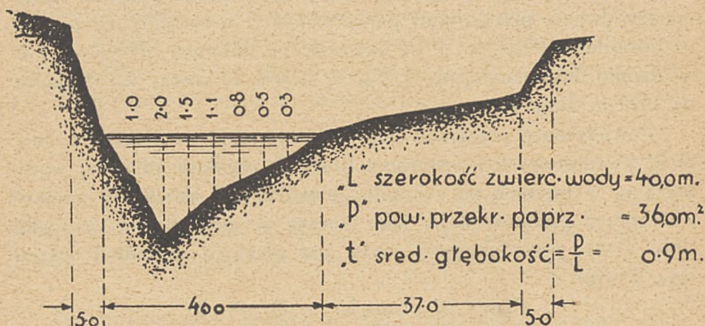
dopływy Dniepru	65.125 „	
„ Dniestru	41.165 „	
„ Dunaju		
(Prut i drobny obszar Orawy) .	5.290 „	111.580 km²

Stojąc nad brzegiem rzeki, widzi się wstęgę wody, której szerokość ograniczają brzegi, łożysko rzeki, spad, prędkość i ilość przepływu. Rysując tę wstęgę wody, otrzymuje się plan sytuacyjny czyli rzut poziomy rzeki na odcinku objętym rysunkiem, t. j. długość i szerokość koryta napełnionego wodą (rys. 2).



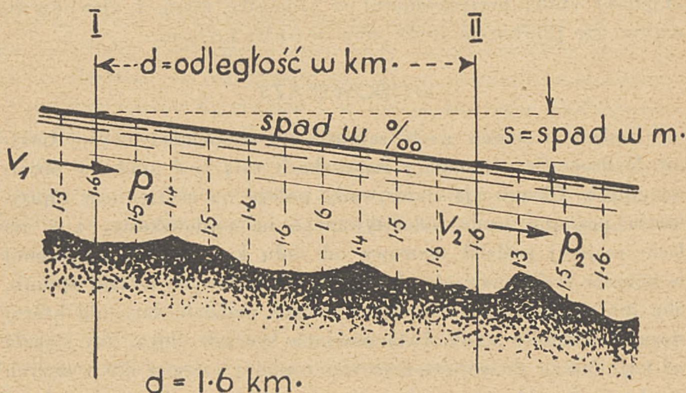
Rys. 2. Plan sytuacyjny odcinka rzeki

Przecinając koryto rzeki prostopadle do kierunku prądu wody i mierząc głębokości wody (sondując) w różnych punktach między obu brzegami, otrzymuje się kształt przekroju poprzecznego koryta, a więc położenie dna rzeki w odniesieniu do poziomu napełnienia, czyli do poziomu zwierciadła wody.



Rys. 3. Przekrój poprzeczny koryta rzeki

Podobnie wykonywując sondowanie (mierzenie głębokości wody) z biegiem wody, t. j. w kierunku podłużnym, otrzymuje się przekrój podłużny rzeki, a więc położenie dna rzeki w odniesieniu do zwierciadła wody, w kierunku podłużnym (rys. 4).



Rys. 4. Przekrój podłużny koryta rzeki

Zwierciadło wody stojącej jest poziome, zaś płynącej odchyla się od poziomu, posiada więc spadek w kierunku prądu i właśnie z powodu tego spadku woda płynie od „góry“ ku „dołowi“, t. j. od źródeł ku ujściu, z pewną prędkością, zależną od spadku, a także i od kształtu koryta. Spadkiem jest różnica poziomu wody między dwoma przekrojami poprzecznemi i oznaczamy go zwykle w promilach ($^0/_{00}$), t. j. w metrach na kilometr długości, lub w ułamku dziesiętnym, np. $0{,}5^0/_{00} = 0{,}0005$, to znaczy 0,5 m spadu na 1000 m długości.

Powierzchnię przekroju poprzecznego rzeki oznaczamy w metrach kwadratowych i wyrażamy literą *P*, prędkość płynącej wody literą *v*, w metrach na sekundę; powierzchnia przekroju pomnożona przez prędkość daje, jako iloczyn w metrach sześciennych, ilość wody, przepływającej przez ten przekrój w jednej sekundzie, a więc:

$$P(\mathrm{m}^2) \times v(\mathrm{m/sek}) = Q(\mathrm{m}^3/\mathrm{sek})$$

Ilość wody, płynącej w rzece, czego miarą jest napełnienie koryta wodą, czyli t. zw. „stan wody“, zmienia się, wykazując w ciągu roku bardzo znaczne wahania. Stan wody podnosi się w okresie opadów, a opada w okresie suszy (mała woda).

Podnoszenie się stanu wody w rzece jest oznaką zwiększenia objętości wody, przepływającej w jednostce czasu, i zjawisko to nazywa się przyborem wody albo wezbraniem.

WODOWSKAZY

Badaniem stanów wody zajmuje się wspomniany wyżej Instytut Hydrograficzny, mający na rzekach całą sieć punktów obserwacyjnych. Obserwacja stanu wody polega na codziennem zapisywaniu poziomu wody, odczytywanego na wodowskazie, t. j. na łacie mającej podział metrowy od dołu ku górze, umieszczonej w korycie rzeki, najczęściej na filarze mostowym, w taki sposób, aby można było łatwo odczytać kreskę podziału łaty, do której sięga zwierciadło wody. Łata powinna być tak długa, aby sięgała od najniższego do najwyższego stanu wody; czasami dla wyższych stanów umieszcza się osobno drugi wodowskaz, lecz podział na obu łatach musi być odniesiony do jednego poziomu, to znaczy, że poziom zerowy podziału obu łat musi być ten sam. To „zero“

podziału wodowskazowego jest zawsze związane niwelacyjnie z jakimś punktem stałym, reperem, którym najczęściej jest osobny słup żelazny, wkręcony w ziemię, oznaczony literą „W“, t. zw. reper wodowskazu. Na niektórych dawnych wodowskazach, np. w Krakowie, Sandomierzu, Tczewie, zero podziału znajduje się ponad poziomem małej wody i wówczas mamy często odczyty pod zerem, a więc ujemne, i odczyty przy wyższych poziomach, nad zerem, czyli dodatnie. Weźmy, jako przykład na trzech wodowskazach Wisły, stany wody w czasie ostatniej powodzi.

	przed wezbraniem		w czasie kulminacji		wysokość fali
Kraków .	dn. 16.VII.	— 285 cm	dn. 19.VII.	+ 339	624 cm
Warszawa.	„ 17.VII.	+ 132 „	„ 22.VII.	+ 549	417 „
Tczew . .	„ 22.VII.	— 2 „	„ 27.VII.	+ 640	642 „

Na ważniejszych punktach rzeki ustawia się często wodowskazy samoczynne, t. zw. limnigrafy. Urządzenie samoczynne polega na tem, że pływak, umieszczony w rurze, podnosi się lub opada wraz z poziomem wody; ruch pływaka, zawieszonego na lince, przenosi się na rylec, który na papierze, nałożonym na walcu, wprowadzonym w ruch obrotowy zapomocą przyrządu zegarowego, kreśli linję krzywą, przedstawiającą w pewnej podziałce zmiany poziomu wody. Odczytywanie stanu wody można przenosić nawet na odległość; każdorazowy stan wody na wodowskazie warszawskim odczytuje się na brzegu, na tarczy pawilonu wodowskazowego przy moście Kierbedzia i w biurze Instytutu Hydrograficznego w Ministerstwie Komunikacji (Nowy Świat 14). Podobne urządzenie było na wystawie poznańskiej w r. 1929; w pawilonie rządowym, w dziale służby hydrograficznej, aparat, połączony kablem z odległym ponad 2 km wodowskazem, wskazywał stan wody na Warcie.

Średnia arytmetyczna z codziennych spostrzeżeń wodowskazowych całego roku daje „średnią roczną“; w „mokrych“ latach średnia roczna jest większa, niż w latach suchych, a średnie roczne z dłuższego szeregu lat dają wartości przeciętne z 10, 25 lub 50-lecia. W podobny sposób otrzymuje się wartości przeciętne ze stanów najniższych i najwyższych w roku.

Wodowskazy umieszcza się na rzekach, zwykle przy każdym

dopływie. Obecnie czynna sieć wodowskazowa w Polsce obejmuje w dorzeczu Wisły ponad 430, w dorzeczu Odry 99, Dniepru (Prypeci) 92, Dniestru 101, Prutu 16, Niemna 54 i Dźwiny 10 wodowskazów.

Ponad 100 lat obserwowane są wodowskazy:

na Wiśle	w Krakowie	założony w r.	1813
„ „	w Warszawie	„ „	1799
„ „	w Toruniu	„ „	1817
„ „	w Chełmnie.	„ „	1810
„ „	w Grudziądzu . . .	„ „	1834
„ „	w Mątawskim cyplu .	„ „	1799
„ „	w Tczewie	„ „	1811
„ Warcie	w Poznaniu	„ „	1818
„ Noteci	w Józefinkach . . .	„ „	1831
„ „	w Nakle	„ „	1831
„ „	w Gromadnie . . .	„ „	1831
„ „	w Ujściu i w Czarnkowie	„ „	1823

Większość wodowskazów na ziemiach b. zaboru rosyjskiego i prawie wszystkie na Kresach wschodnich założone zostały przez Polski Instytut Hydrograficzny, w ostatnich 15 latach.

Prócz spostrzeżeń stanów wody w rzekach, wykonywa Instytut Hydrograficzny obserwacje opadowe i spostrzeżenia nad zmianami poziomu wód gruntowych i ilość odnośnych stacyj Instytutu Hydrograficznego wynosiła w r. 1930:

w dorzeczu:	dla opadów	dla wód gruntowych
Wisły	302 stacyj	82 stacyj
Odry	80 „	22 „
Dniepru	49 „	177 „
Dniestru i Prutu . . .	28 „	— „
Niemna i Dźwiny . . .	58 „	— „

Ponieważ na brzegach naszych większych rzek umieszczone są znaki kilometrowe, więc położenie wodowskazu jest dokładnie oznaczone podług kilometra biegu rzeki, co znowu pozwala obliczyć spad zwierciadła wody, na odcinku między dwoma przekrojami wodowskazowemi, przy ustalonym stanie wody, nie wykazu-

jącym zmian w okresie kilku dni. Tak np. spad między Krakowem i Niepołomicami, Zawichostem, Warszawą, Modlinem, oraz między Toruniem i Grudziądzem wynosi:

Wodowskaz			Odczytany stan wody w cm w dniach	Rzędna poziomu wody	Spad w %
Miejscowość	w kilometrze rzeki	rzędna zera podziału			
Kraków	78.5	198.961	—312 8—10 VII 30	195.84	
Niepołomice	101.1	188.581	+ 73 „	189.31	
odległ.	22.6 km		Spad	6.53 m	0.278
Zawichost	287.6	135.573	+ 38 10—13 VII 30	135.95	
Warszawa	513 8	78.129	+ 45 „	78.58	
odległ.	226.2 km		Spad	57.37 m	0.253
Warszawa	513.8	78.129	+ 63 20—21 VII 30	78.76	
Modlin	551.5	68 582	+ 70 „	69.28	
odległ.	37.7 km		Spad	9.48	0.252
Toruń	734.8	34.065	— 20 16—19 VII 30	33.86	
Grudziądz	834.8	15.901	— 21 „	15.69	
odległ.	100.0 km		Spad	18.17 m	0.182

Na podstawie spostrzeżeń wodowskazowych można także ustalić związek, zachodzący między stanami wody na górnym odcinku rzeki i na dolnym, to znaczy, że znając poziom wezbrania w gó-

rze rzeki, można obliczyć prawdopodobny poziom wielkiej wody na dolnych wodowskazach, a z odległości wodowskazów i prędkości postępu fali także i przybliżony czas kulminacji na dole rzeki.

W czasie powodzi lipcowej w r. 1934 różnica na wodowskazach w Warszawie i Tczewie, między oczekiwanym poziomem kulminacji, obliczonym na podstawie spostrzeżeń w Zawichoście i Puławach, a rzeczywistym poziomem, odczytanym później na wodowskazach w czasie kulminacji, wynosiła:

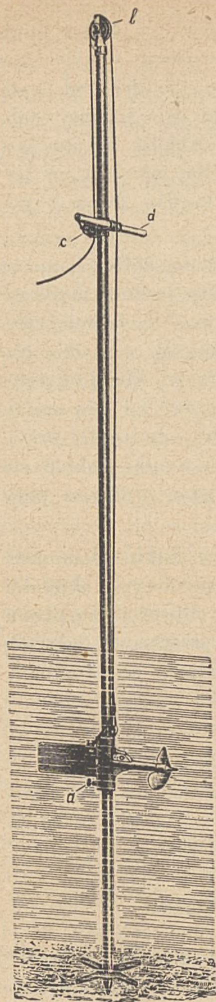
w Warszawie	obliczono	541 cm,	odczytano	549 cm,	różnica	— 8 cm
„ Tczewie	„	653 „	„	640 „	„	+13 „

KILOMETROWANIE RZEK

Kilometrowanie zostało już dokonane na Wiśle, Przemszy, Warcie, Noteci, na Dniestrze i na Prucie wraz z Czeremoszem, oraz na karpackich dopływach Wisły i Dniestru, w ten sposób, że poczynając od ujścia lub od granicy Państwa w górę rzeki, mierząc po linji nurtu lub po osi trasy regulacyjnej, osadzano na jednym z brzegów kamienie, lub wkręcano słupy żelazne, z bieżącą cyfrą kilometra. Kilometrowanie tego rodzaju może być przedłużane stopniowo w górę rzeki, w miarę postępu zdjęć. Na Wiśle, z tego powodu, że rzeka przechodziła przez trzy osobne państwa, każde z państw przeprowadziło własne kilometrowanie.

Małopolska przyjęła jako km. 0 ujście Przemszy do Wisły koło Oświęcimia. Punkt ten jest równocześnie początkiem żeglownego odcinka Wisły, w Popowicach naprzeciw Zawichostu, na granicy między b. Galicją i Kongresówką wypadł km 288,8; po roku 1918 przedłużono to kilometrowanie w dół rzeki, aż do ujścia, względnie do granicy W. m. Gdańska pod Czatkowem, w obecnym km. 919.

Kilometrowanie, a właściwie „wiorstowanie“ Wisły w b. Kongresówce, rozpoczynało się od miejscowości Morgi, naprzeciw km 103 w Niepołomicach, na początku t. zw. granicznego odcinka Wisły: Niepołomice — Zawichost, koniec tego odcinka odpowiadał wiorście 176 (km 288,8); zaś kilometrowanie 225 km odcinka dolnej Wisły rozpoczynało się na granicy między b. Kongresówką



Rys. 5.
Młynek do mierzenia prędkości wody

i Pomorzem w Szylnie, wzgl. Otłoczynie, jako km 0.

Długość Wisły od ujścia Przemszy do ujścia do morza pod Schiewenhorst wynosi 940 km, a długość martwej Wisły, t. j. lewej, żeglownej odnogi, przepływającej przez Gdańsk, t. zw. Leniwki, 29 km.

Kilometrowanie Warty rozpoczynało się przy jej ujściu do Odry pod Kistrzyniem, Noteci przy jej ujściu do Warty pod Gorzkowem niem. (Landsberg) i biegło ku b. granicy Kongresówki km 350, a Noteci do jeziora Gopła km 296 i podział ten został przez nas zatrzymany. Na Dniestrze kilometrowanie zostało przeprowadzone od ujścia Zbrucza (km 0), gdzie Dniestr wpływał w granice dawnej Rosji, a obecnie Związku Sowieckiego. Na Niemnie km 0 przyjęto przy granicy litewskiej, poniżej Druskienik, dochodząc w Stołpcach do km 442; podobnie km 0 oznaczono i na Prypeci w punkcie, gdzie Prypeć opuszcza granicę Polski, zaś na dopływach ujście ich do Prypeci.

POMIARY PRZEPŁYWU

Objętość, czyli ilość wody przepływającej w rzece, stale, nawet przy najniższym stanie, wzrasta z biegiem wody, z powodu przyrostu powierzchni dorzecza.

Objętość równa się iloczynowi powierzchni przekroju poprzecznego koryta i średniej prędkości przepływu, i tę powierzchnię przekroju poprzecznego otrzymuje się z pomiaru bezpośredniego; trudniej przedstawia się pomiar średniej prędkości, która jest największa w t. zw. nurcie i maleje ku brzegom i przy dnie. Przybliżone

wartości daje pomiar pływakami, puszczanemi w kilku miejscach w środku koryta i bliżej brzegów; otrzymuje się wówczas średnią prędkość na powierzchni, większą o 10—20% od średniej prędkości w przekroju; dokładne wyniki daje pomiar osobnemi przyrządami, np. młynkami, których szybkość obrotu jest miarą prędkości, zaś konstrukcja tych aparatów pozwala na pomiar prędkości w różnych głębokościach między dnem i powierzchnią wody (rys. 5).

Prędkość średnią, a więc i objętość przepływu, obliczyć można zapomocą różnych formuł rachunkowych, które średnią prędkość podają jako funkcję spadku zwierciadła wody „s" i średniej głębokości „t". Ogólny wzór na prędkość wody opiewa: $v = ct\ x\ Sy$, gdzie c jest współczynnikiem większym od jedności, bliżej określonym przez każdego autora, zaś wykładniki potęgowe x i y są mniejsze od jedności i również przez każdego autora odmienniej przyjmowane. Jedną z najnowszych formuł, której wyniki dobrze się zgadzają z pomiarami bezpośredniemi, jest wzór profesora politechniki lwowskiej dr. Matakiewicza.

Mając wykonane pomiary przepływu przy kilku poziomach, można wykreślić dla danego wodowskazu t. zw. krzywą objętości i przy pomocy tej krzywej można obliczać objętości przepływu także przy innych poziomach. Krzywa ta przedstawia związek między przepływem sekundowym Q i odczytem na wodowskazie, wzgl. poziomem wody, który opiewa:

$$Q = a + bh + ch^2,$$

gdzie Q przedstawia przepływ w m^3/sek, przy stanie wody, odpowiadającym odczytowi „h" na wodowskazie, zaś a, b i c są to współczynniki, otrzymane z obliczenia kształtu krzywej.

ZNACZENIE RZEK I ROBOTY WODNE

Woda jest elementem niezbędnym dla utrzymania życia, ale i szkodliwym, jeżeli występuje w nadmiarze lub wywołuje energję, działającą niszcząco; to też zadania gospodarstwa wodnego można podzielić na dwie grupy zasadnicze:

1) użytkowanie wody,
2) ochrona przed szkodliwem działaniem.

Pierwsza grupa zadań obejmuje ogólne użytkowanie wody w gospodarstwie domowem, zaopatrzenie w wodę osiedli i zakładów przemysłowych, użytkowanie dla rolnictwa, komunikacji, wreszcie wyzyskanie sił wodnych, zaś druga — odprowadzanie wód zużytych, osuszanie gruntów zabagnionych, regulację rzek i potoków i ochronę przed powodziami.

Jesteśmy krajem przeważnie rolniczym, gęsto zaludnionym, a w miarę przyrostu ludności wzrastają i jej potrzeby, lecz mamy znaczne obszary nieużyteczne wskutek zabagnienia, więc nadmiaru wody, a także i wskutek zapiaszczenia, więc braku wody; samo Polesie obejmuje przeszło 2 miljony hektarów nieużytków, a prócz Polesia mamy jeszcze wiele podobnych, choć mniejszych obszarów tak, że powierzchnia nieużytków dochodzi do 10% obszaru obecnej Polski. Zamiana tych nieużytków na tereny uprawne stworzy nowe warsztaty rolne dla nadmiaru ludności.

Rzeki nasze płyną na obszarach, złożonych przeważnie ze średnio lekkich nanosów, bardzo żyznych, które stawiają mały opór wodzie, dlatego brzegi bywają łatwo obmywane przez rzeki, przeważnie nie mające wyrobionego i ustalonego łożyska; po każdem wezbraniu nurt się zmienia, przerzucając się raz pod prawy, raz pod lewy brzeg, niszcząc corocznie setki hektarów tych najżyźniejszych gruntów i osiedla, a niszcząc mienie nadbrzeżnych mieszkańców, rujnuje temsamem i bogactwo narodowe.

Typowym przykładem Wisła, która powinna być błogosławieństwem kraju, bo siecią dopływów obejmuje połowę obszaru Polski obecnej, odznacza się bogactwem wody i ma dość krótki okres zlodzenia, posiada więc wszelkie warunki dobrej drogi komunikacyjnej, tem więcej, że z powodu tak płaskiego działu wód na wschodzie i zachodzie — jak nigdzie w Europie, daje łatwość połączenia z żeglownemi odcinkami rzek sąsiednich dorzeczy Odry, Niemna, Dniepru i Dniestru, co zresztą już dokonano. Aby jednak Wisła była błogosławieństwem kraju i przynosiła należyty pożytek, musi umysł ludzki dopomóc i rzeki i potoki przedewszystkiem ujarzmić, ich ujarzmiony bieg utrwalić i umocnić, a wielkie wody odpowiednio unieszkodliwić; rzekę należy więc skłonić do wyrobienia sobie odpowiedniego koryta o takiej głębokości, któraby z jednej strony dogadzała jej naturalnym warunkom, z drugiej, umożliwiała żeglugę, także i przy niskich stanach.

Na Wiśle przedstawiają się te stosunki niekorzystniej, niż na innych rzekach, ponieważ te rzeki, jak i dopływy środkowej i dolnej Wisły zasilane są wyłącznie z nizin, tymczasem górną Wisłę zasilają głównie jej prawobrzeżne karpackie dopływy, które wzbierają gwałtownie, prowadzą ogromne ilości rumowiska i odznaczają się wielkiemi wahaniami między niskiemi i wysokiemi stanami wody; pod Zawichostem, przy dorzeczu 50 tysięcy kilometrów kwadratowych, wynosi stosunek małej wody do wielkiej więcej niż 1 : 100, a na dolnym Dunajcu około 1 : 600.

Co parę lat nawiedzają nasz kraj powodzie, a szkody, jak po ostatniej powodzi, skutkiem zniszczenia gruntów, plonów, osiedli i objektów komunikacyjnych, wynoszą setki miljonów złotych, tymczasem koszty robót, które chroniłyby okolice nadrzeczne przed temi zniszczeniami, jak regulacja biegów wód i racjonalne obwałowania stanowiłyby tylko małą część utraconych wartości.

REGULACJA RZEK I OCHRONA OD POWODZI

Łatwo zrozumieć, że regulacja rzek powodzi nie usunie, bo powodzie były i będą, niezależnie od tego, czy brzegi są ochronione i zabezpieczone, a koryto rzeki ustalone i umocnione. Należy bowiem pamiętać, że zadaniem rzek jest odwadnianie dorzecza, a zmienność stanów wód, wynikająca z wahań przepływów, spowodowanych zmiennością opadów, jest zjawiskiem zwykłem i naturalnem, to też rzekę reguluje się po to, aby uzyskać koryto na pomieszczenie i odprowadzenie nietylko zwykłych, ale także i wielkich wód, które w takiem mniej więcej regularnem korycie będą spływały nieszkodliwie, nie niszcząc brzegów, jak i nie występując z brzegów. Trzeba więc na podstawie pomiarów obliczyć dla każdego odcinka rzeki objętości przepływu przy różnych stanach wody, zbadać spadki zwierciadła wody i prędkość przepływu, obliczyć rozmiary przekrojów t. zw. normalnych i przy pomocy robót dać rzece taką powierzchnię koryta, jakiej wymagają warunki miejscowe przepływu. Kształt tego przekroju normalnego, którego powierzchnia zwiększa się w miarę wzrostu dorzecza, a więc i objętości przepływu, powinien odpowiadać naturalnym warunkom danego odcinka rzeki, — to też mądry inżynier bierze wzory z natury, badając „dobre“ odcinki, bo na nich woda sama wskazuje, czego chce i czego jej potrzeba.

Porządkując daną rzekę, musimy przedewszystkiem usunąć

przeszkody, utrudniające przepływ, a więc silne zakola, przymulone pnie drzewne, kamienie, garby terenowe w profilu wielkiej wody, miejscowe zwężenia koryta i t. p., z drugiej strony zbyt szerokie koryta muszą być odpowiednio zwężone, a niskie brzegi zastąpione sztucznym brzegiem, t. zw. wałem.

Wytworzenie regularnego i dobrze obliczonego koryta nie należy uważać za pracę, której wielkość da się zgóry ściśle określić, dokładnie obliczoną ilością robót ziemnych faszynowych lub kamiennych, jak się to dzieje przy robotach drogowych, meljoracyjnych lub kolejowych. Regulacja rzek jest walką z elementem żywym i kapryśnym, dlatego wymiary, przewidziane w projekcie, musi się mieć na oku jako cel końcowy, do którego dążyć należy, i rzeka, przy technicznej pomocy inżyniera, powinna wskutek robót regulacyjnych tak rzeźbić dno, aby w przyszłości wytworzyły się profile, przewidziane w dobrym projekcie.

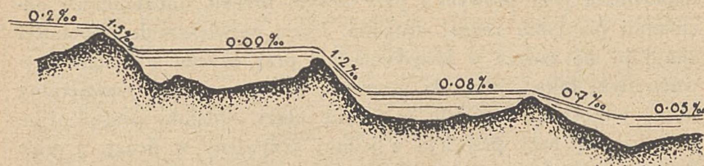
Na każdej rzece znaleźć można odcinki, gdzie występują dość wyraźnie zarysy koryt dla trzech stanów wód, — między wysokiemi brzegami mieści się koryto wielkiej wody, na niskim brzegu granica porostu traw wskazuje poziom i koryto zwykłej wody, ten najczęściej spotykany, lub najdłużej trwający poziom, zaś w tem korycie między piaskami lub żwirami kręci się wąski pas koryta małej wody. Ta wstęga rzeki przy zwykłym i przy niskim poziomie nie biegnie w linji prostej, tylko serpentynuje, tak, że cały bieg składa się z odcinków łukowych (krzywizn), położonych naprzemian przy prawym i przy lewym brzegu, oddzielonych odcinkami prostymi, różnej długości. Linja największych głębokości znajduje się zawsze w krzywiznach i przy brzegu wklęsłym (zewnętrznym łuku), z reguły stromym, brzeg wypukły (wewnętrzny łuku) wznosi się łagodnie w formie plaży. Odcinki prostolinijne znajdują się przy przejściu z jednej krzywizny w drugą, a więc i linja największych głębokości przerzuca się z jednego brzegu pod drugi brzeg; te przejścia są zawsze fatalne, przekrój rozszerza się, dzieli na różne koryta boczne, dno się podnosi w formie progu, powstaje powyżej zalew i zmniejszenie spradku, zaś na przejściu zwiększenie spadku, dlatego przejścia te nazywamy progami, albo hakami. Takie progi na Wiśle zna każdy żeglarz i każdy kajakowiec i oni wiedzą, że są progi dobre i złe. Dobry próg jest krótki i ma „dosyć wody“ i szybko się przez niego spływa, zły próg jest długi, płytki, ma liczne koryta.

Rys. 6 przedstawia sytuację dobrego i złego progu; miejsca czarne przedstawiają głębie. Jeżeli te głębie na progu nie dochodzą do siebie, jak np. na progu „A“, to próg jest krótkim przelewem (linja kreskowa) i nurt przechodzi „gładko“ z jednego łuku w drugi, jest to dobry próg; jeżeli zaś głębia prawej krzywizny i następnej lewej zachodzą za siebie, jak na progu „B“, to próg jest zły, daje długi przelew, bo nurt, przechodząc z jednej krzywizny w drugą, zostaje „rozbity“. Rzecz prosta, że w naturze te krzywizny i proste są nie tak regularne, jak na rysunku.



Rys. 6. Dobry i zły próg

Progi te wpływają na ułożenie spadku zwierciadła wody, który przedstawia szereg schodów; w łukach spadek zbliża się do poziomu, a na progach są załomy o silnym spadku (rys. 7).



Rys. 7. Spadek zwierciadła wody

Stopnie te woda powoli zmywa, przesypując materjał zmyty niżej, próg posuwa się więc w dół rzeki, a w związku z tem zmienia się i kierunek nurtu.

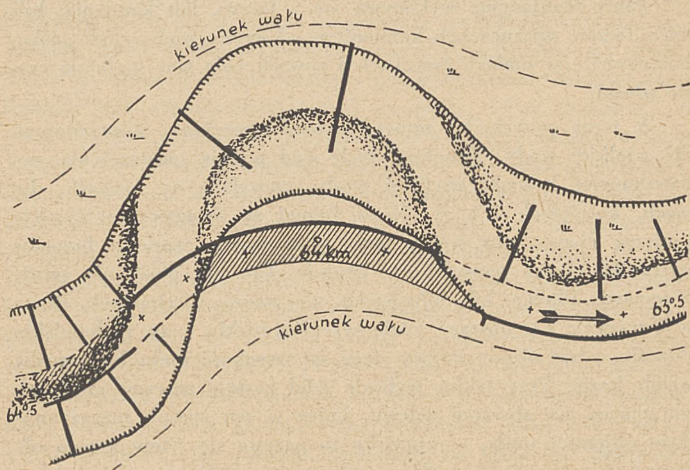
To rozmywanie progów występuje szczególnie wyraźnie w czasie opadania wody, która obniża progi, zaś przy wodzie rosnącej próg się podnosi. Jednak po każdem większem wezbra-

niu następuje zupełna zmiana rzeźby dna rzeki, a więc i położenie łuków i przejść, czyli progów. Aby więc koryto ustalić, trzeba linję tego koryta odpowiednio umocnić, a przy dużych spadkach, jak np. na górskich potokach, trzeba umocnić i dno; zadania te spełniają budowle regulacyjne.

Właściwie należałoby, regulując bieg rzeki, utrwalić całe koryto, tak dla małej, jak i średniej i wielkiej wody, co wymagałoby jednak wielkich wydatków, dlatego regulację przeprowadza się przeważnie na średnie i wielkie wody, bo mała woda nie jest groźna. Regulując jednak rzekę wyłącznie w interesie żeglugi, należy dążyć do tego, aby także przy małej wodzie otrzymać regularne koryto, dające głębokości potrzebne dla żeglarza; roboty te są udoskonaleniem regulacji, wykonanej już dla średnich wód.

Utrwalenie koryta, zapomocą budowli regulujących, polega na umocnieniu brzegów trasy regulacyjnej tamami, podłużnemi, lub poprzecznemi. Niemcy stosują przeważnie tamy poprzeczne; u nas wklęsłą (zewnętrzną) linję trasy regulacyjnej utrwala się zwykle tamą podłużną, zaś stronę wewnętrzną tamami poprzecznemi.

Jeżeli tama podłużna wypada pod wyższym brzegiem, wykonywa się ją jako opaskę, chroniącą brzeg, a jeżeli za tą tamą



Rys. 8. Projekt regulacji odcinka rzeki

jest część koryta, lub niski teren, wykonywa się tamy poprzeczne, łączące tamę podłużną z wyższym brzegiem (rys. 8), aby nurt nie przerzucał się poza trasę regulacyjną i aby ułatwić zalądowanie tego terenu. Tamy poprzeczne po wewnętrznej, wypukłej stronie łuku, utrwalają ten wypukły brzeg, który zwykle wznosi się w formie plaży. Jeżeli dla złagodzenia zakoli trasę wypada odsunąć od istniejącego koryta, wówczas wykonywa się przekop (rys. 8, km trasy 64,57 — 63,8); koryto w tym przekopie musi być odpowiednio umocnione; ławy żwirowe, leżące w trasie, również się przekopuje (rys. 8, km 64,5 — 64,3), jeżeli nie zajdzie samoczynne zebranie ich przez wodę. Przekopy wykonywa się zwykle w $^1/_3$, najwyżej do $^1/_2$ szerokości, licząc na to, że woda wykop odpowiednio rozszerzy, poczem dopiero przyjdzie kolej na opaski ubezpieczające i oskarpowanie ścian.

Umiejętne przeprowadzenie trasy regulacyjnej ułatwia nieszkodliwe zejście wielkich wód, a w okresie roztopów i zejście lodów, które, natrafiając na przeszkody, zatrzymują się w pochodzie, tworzą zatory, piętrzą wodę i wywołują powodzie zimowe, jak np. w r. 1924 zator, utworzony na Wiśle, w Łomiankach pod Warszawą.

Tamy regulacyjne wykonywa się z faszyn, lub kamienia, lub też z faszyn, obrzucanych kamieniem od strony wody, czyli „oskałowanych"; na małych rzeczkach i rowach rolę tam spełniają często płotki.

A teraz przychodzi uporządkowanie przekroju poprzecznego dla wielkiej wody. Wysokość tych wód podają spostrzeżenia wodowskazowe i znaki wielkiej wody, utrwalane na mostach, domach, kościołach i t. d. Jeżeli brzegi są dostatecznie wysokie i niema obawy, aby woda przy najwyższym stanie z brzegów wystąpiła, obawa powodzi nie istnieje. Tak np. Wisła nie zaleje Warszawy, Płocka, lub Włocławka, ale zalewa Ciechocinek, Pragę w Warszawie i te obszary, gdzie brzegi są niskie, j. np. małopolskie Powiśle, gdzie obszar zalewu sięga na szerokość wielu kilometrów wgłąb kraju. Przy takim wylewie wód zostają znaczne objętości, zatrzymane na obszarze zalewu, który w ten sposób magazynuje duże objętości wody, — zjawisko to nazywa się retencją tego obszaru; ta retencja wywołuje spłaszczenie fali powodziowej na dolnych odcinkach rzeki i przedłuża czas jej spływu.

Jeżeli więc woda występuje z brzegu, to, aby nie wylewała, trzeba brzeg podwyższyć i rolę tę spełniają wały, których odstęp obliczony jest tak, aby koryto między wałami pomieściło wielką wodę. Przezorny inżynier nie powinien jednak zapominać, że zwężenie wałami obszaru zalewowego spowoduje podniesienie poziomu wody, zmniejsza bowiem szerokość przepływu, zwiększyć się więc musi napełnienie tego profilu (rys. 9); prócz tego od-



Rys. 9. Wały przeciwpowodziowe

cięcie wałami obszaru zalewowego usuwa retencję i przez to zwiększa przepływ na dolnym odcinku; analogiczne, ale odwrotne zjawisko wywołuje pęknięcie wału, wskutek czego następuje zalanie obszaru poza wałem, zatrzymanie części przepływy i obniżenie stanu wody na odcinku poniżej pęknięcia.

A chodzi tu o wielkie objętości. W Krakowie najwyższą wielką wodę obliczają na 3.000 m^3/sek.; jeżeli kulminacja trwa np. 5 godzin, co się często zdarza, to wówczas przepłynie w tych 5 godzinach, czyli 18.000 sekundach, razem 54 miljonów m^3 wody. Wisła na obszarze miasta posiada znane kamienne bulwary, sam Kraków jest zabezpieczony przed powodzią i jest spokojny, że woda nie zaleje kanałów miejskich, bo kolektory biegną wzdłuż Wisły i odprowadzają odpływy kanałowe w to miejsce, gdzie jest dostateczny spad, ale objętość 54 miljonów m^3 byłaby groźna dla odcinka Wisły poniżej Krakowa i ten groźny stan występuje już wtedy, kiedy przepływ w Krakowie dochodzi do 2.000 m^3/sek., każda więc nadwyżka ponad 2.000 m^3 powinna być zatrzymana przed Krakowem. Jeżeli 2.000 m^3 przepływa przez Kraków w 15 godzinach, a 3.000 m^3 przez 5 godzin, to katastrofalna nadwyżka wynosi $15 + 5 : 2 \times 3.600 \times (3.000 - 2.000) = 36$ miljonów m^3. Takie wielkie objętości można zatrzymać w sztucznych zbiornikach, budowanych w górach, przez zamknięcie całej doliny przegrodą. Zbiornik tego rodzaju, budowany od kilku lat, powstanie w Porąbce, na Sole, dopływie górnej Wisły i spowoduje znaczne obniżenie wezbrania Wisły. Budując zbiorniki na wszystkich

karpackich dopływach Wisły, a więc także na Skawie, Rawie, Dunajcu, Wisłoce i Sanie, możnaby w sposób sztuczny zwiększyć retencję górnego dorzecza Wisły i w następstwie zupełnie zabezpieczyć całe Powiśle przed klęską powodzi, rzecz prosta z wyjątkiem miejscowych wylewów, spowodowanych zatorami w czasie pochodu lodów. Zbiorniki należą wprawdzie do urządzeń bardzo kosztownych, lecz przynoszą jeszcze inne korzyści, przedewszystkiem dają zapasy siły wodnej, a w okresie niskich stanów wody pozwalają na zwiększenie przepływu w rzece, a więc i głębokości, tak pożądanych przez żeglarza. Urządzenie zbiorników na powyższych dopływach Wisły kosztowałoby setki miljonów, lecz i straty rzeczowe, spowodowane ostatnią powodzią, wyniosły nie o wiele mniej.

Na dolnej Wiśle są jeszcze inne przyczyny wylewów. W dorzeczu górnej Wisły tajanie śniegów i zejście lodów następuje znacznie wcześniej, niż na północnym dolnym odcinku i często w takim czasie, kiedy dolna Wisła jest jeszcze pokryta lodem, co też było niejednokrotnie powodem znacznych katastrof powodziowych. Z tego powodu rząd pruski, regulując Wisłę, sprawił osobną flotylę opancerzonych parowców, tak zwanych łamaczy lodów, które, płynąc od morza wgórę rzeki, łamią pokrywę lodową i w ten sposób umożliwiają odpływ. Łamacze te są czynne prawie każdego roku.

USTAWA WODNA

Sposób użytkowania wody reguluje u nas Polska Ustawa Wodna z 19 września 1922 r., później kilkakrotnie uzupełniana. Jednolity tekst tej ustawy ogłoszony został 19 czerwca 1928 r. w Dz. U. Nr. 62 poz. 574 i obowiązuje na obszarze Polski z wyjątkiem woj. Śląskiego; na Górnym Śląsku obowiązuje pruska ustawa wodna z roku 1913, zaś na Śląsku Cieszyńskim krajowa ustawa śląska z roku 1878.

Ustawa wodna wyszczególnia, w jaki sposób i na jakie cele można korzystać z wody bez zezwolenia władz i w jakich wypadkach to zezwolenie jest wymagane, mówi dalej o utrzymaniu i regulacji wód i ich brzegów i ochronie od powodzi, o spółkach wodnych, o władzach wodnych i o postępowaniu wodno-prawnem. Drobne zmiany w tej ustawie wprowadzają trzy rozporządzenia

Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 „O postępowaniu administracyjnem“. Ustawa wymienia dalej rzeki żeglowe i kanały żeglugi i postanawia, że obowiązek utrzymania rzek żeglownych i rzek granicznych należy do Państwa; ustawa podaje także wykaz rzek uznanych za żeglowne.

RZEKI POLSKIE

Długość większych rzek na obecnych ziemiach polskich, licząc od źródeł, powierzchnia dorzecza i przepływ sekundowy przy najniższym stanie wynoszą:

Rzeka	Długość w km.	Powierzchnia dorzecza w km²	Przepływ najmniejszy w m³/sek.
Wisła pod Krakowem	220	8.021	17
Wisła pod Warszawą.	655	85.176	111
Wisła pod Toruniem	865	180.000	216
Bug pod Brześciem	400	22.500	16
Narew pod Serockiem	434	29.320	30
Bug pod Modlinem	815	73.385	70
Przemsza przy ujściu do Wisły .	83	2.095	70
Dunajec przy ujściu do Wisły .	175	6.929	70
San przy ujściu do Wisły . . .	450	16.870	70
Warta pod Poznaniem . . .	560	24.831	18
Niemen pod Grodnem	410	37.500	50
Prypeć przy granicy Państwa .	525	63.008	70
Dniestr przy ujściu Zbrucza . .	650	41.165	60

Długość wspomnianych w ustawie wodnej żeglownych i spławnych odcinków wód poszczególnych dorzeczy wynosi:

Dorzecze	Rzeki żeglowne km	Rzeki spławne km
Wisły	2.780	2.508
Warty	621	193
Dniestru	360	584
Prutu	—	224
Prypeci	2.044	1.517
Niemna	728	2.072
Dzwiny	152	395
Razem . . .	6.685	7.493

DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE

SPŁAW I ŻEGLUGA

Aby poruszyć wóz z miejsca, musimy użyć pewnego wysiłku na pokonanie oporu, który będzie tem większy, im droga jest gorsza. Koń z trudem ciągnie po lichej drodze wóz, naładowany ciężarem kilkuset kilogramów, na dobrej drodze ciężar można zwiększyć, bez potrzeby przyprzęgania drugiego konia. Jeżeli ten sam ciężar spoczywa na łodzi, wówczas tę łódź na linie może z brzegu pociągnąć nawet kilkunastoletni chłopak, co jest dowodem, że woda stawia mniejszy opór, niż droga, i na tem właśnie polega cała wartość drogi wodnej. Człowiek może bez zbytniego wysiłku ciągnąć z brzegu po wodzie łódź z ciężarem kilku ton, co przekracza siłę zaprzęgu konnego na dobrej drodze. Na rzece prąd wody unosi statek w dół i tylko należy nim kierować, aby nie uderzał o brzegi, a ciężar nie odgrywa prawie żadnej roli; jednak statek w miarę zwiększania ładunku zanurza się głębiej, dlatego przy ładowaniu statku należy zwracać uwagę na głębokości wody w rzece, na odcinku zamierzonej drogi. Prąd wody, który unosi statek, płynący „z wodą“, t. j. w dół rzeki, przedstawia znowu opór przy jeździe w górę, t. j. przeciw prądowi, czyli „pod wodę“.

Woda stojąca lub płynąca, po której można jeździć z ładunkiem, nazywa się drogą wodną; rzeki i jeziora są drogami wodnemi śródlądowemi, w odróżnieniu od dróg wodnych morskich, a przewożenie towarów lub osób, czyli żeglowanie po rzekach i jeziorach, nazywamy żegulgą śródlądową.

Jeżeli na rzece można przewozić sam towar, bez statku i to z prądem wody, a u nas takim towarem jest tylko drzewo, ten rodzaj przewozu nazywamy *spławem*, a rzekę, która nadaje się tylko do spławu, — *rzeką spławną.*

Najprostszą formą spławu jest spław dziki, który polega na tem, że luźne pnie są spuszczane do rzeki, i w pewnem dogodnem miejscu rzeka jest zagrodzona, aby drzewo zatrzymać i następnie przewiązać w tratwy, t. j. w tablice, które spływają dalej, ale już kierowane przez flisaka, stojącego na tratwie; jest to spław wiązany.

Tratwy, które spłynęły na większą rzekę, przewiązuje się i łączy z sobą po kilkanaście, a nawet po kilkadziesiąt tablic w jedną dużą tratwę. Nasze przepisy ustalają wymiary tratew na poszczególnych odcinkach rzek.

Rozporządzenie Prezydenta Rzp. z 6 marca 1933, Dz. Ust. Nr. 29, poz. 266 z r. 1933 (vid. Cz. III) [1]) o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych, postanawia w Art. 9 i 10, że do spławu będą dopuszczone tratwy, zaopatrzone w dokument podróży i kierowane przez osoby, posiadające patent retmański. Rozporządzenie Ministra Komunikacji, ogłoszone w Monitorze z 27.XI.1933, Nr. 272, poz. 297, omawia dokumenty, jakie musi posiadać każda tratwa, a rozporządzenie z 12.XII.1933 r., ogłoszone w Dz. Ust. Nr. 12, poz. 99 z r. 1934, mówi o patentach retmańskich (kierowników tratew).

Na tratwach może być również przewożony ładunek — jest nim prawie zawsze drzewo. Przewóz drzewa tratwami odbywa się na wszystkich naszych większych rzekach i przed wojną był bardzo silny, choć w miarę rozwoju kolei żelaznych znacznie zmalał. Zamarł zupełnie na Dniestrze, po którym przed wojną przechodziło przez Okopy Św. Trójcy do Akermanu ponad 100.000 ton drzewa w tratwach. Drzewo z ziem polskich i zachodniej Rosji spływało przez Niemen do Kłajpedy i Kanałem Królewskim oraz Augustowskim do Torunia i Bydgoszczy, o ile było przeznaczone na rynek niemiecki, zaś towar na eksport odchodził zwykle do Gdańska. Obecnie ruch na Niemnie prawie że upadł, a Wisłą transporty drzewa stale maleją.

Po Wiśle, przez Płock i Tczew do Gdańska, i po Dźwinie, Wilji i Niemnie przechodziły następujące ilości drzewa w tratwach:

w roku	Płock	Tczew	Na Dźwinie Wilji i Niemnie
1912	ponad 500.000	214.367	ponad 200.000
1925	325.000	105.000	266.000
1926	299.000	44.000	450.600
1927	447.000	—	573.700
1928	554.000	38.000	501.900
1929	281.000	45.000	599.681

[1]) Eksploat. dróg wodnych.

w roku	Płock	Tczew	Na Dźwinie Wilji i Niemnie
1930	174.000	23.000	196.853
1931	—	13.664	—
1932	—	9.000	—
1933	—	32.075	—

STATKI

Mamy zasadniczo dwa rodzaje statków: statki z własnym napędem i statki bez własnego napędu. Zależnie od przeznaczenia dzieli się statki na: osobowe, osobowo-towarowe, towarowe i holownikik; te ostatnie na wzór parowozów ciągną inne statki. Zespół holownika z ciągnionemi statkami nazywa się pociągiem holowniczym.

Statki bez własnego napędu mogą po wodzie płynącej spływać swobodnie z prądem; na wodzie stojącej, lub pod wodę, muszą być ciągnione, t. j. holowane, lub mogą otrzymać napęd przy pomocy wioseł, żagli lub przyczepionego motoru. Statki te służą przeważnie do przewozu towarów, mogą być otwarte, lub kryte, podzielone na przegrody i w jednej z takich przegród znajduje się mieszkanie żeglarza; nazywamy je różnie, zależnie od rodzaju statków i zwyczajów miejscowych, a więc: łódki, łodzie, krypy, galary, berlinki i barki, zaś w poznańskiem duże łodzie towarowe nazywają szkutami, a żeglarza szkuciarzem. Na górnej Wiśle, statki przewożące węgiel z Zagłębia, kamień, faszynę, cegłę i t. p., nazywają galarami, ładunek takiego galaru dochodzi do 30—50 ton, przekracza więc ładowność 3 wagonów kolejowych 15 t. Między Warszawą i Gdańskiem, na Kanale Bydgoskim i na Warcie między Poznaniem i Szczecinem kursują barki, które, zależnie od swej wielkości i od stanu wody, mogą zabierać nawet do 600 ton, pojemność jednej barki równa się więc pełnemu ładunkowi pociągu towarowego, złożonego z 40 wagonów, każdy z ładunkiem 15 ton; na Wiśle mamy nawet nowy własny typ barek, ponad 1.000 ton pojemności przy pełnem zanurzeniu.

Na rzekach statki płyną z chyżością: osobowe wdół — około 20 km/godz.; osobowe pod wodę — ok. 10—15 km/godz.; towarowe — ok. 10—12 km/godz.; pociągi holownicze — ok. 5 km na godzinę. Na kanałach chyżość nie powinna przekraczać 5 km na godzinę.

NATURALNE DROGI WODNE

Rzeki i jeziora są naturalnemi drogami wodnemi, lecz nieuregulowany bieg rzeki żeglownej stwarza znaczne przeszkody, utrudniające żeglugę. Regulując rzekę żeglowną (vid. Cz. I), należy mieć na uwadze potrzeby żeglugi, trzeba więc przedewszystkiem czyścić tor żeglowny, łagodzić ostre zakola, usuwać z koryta pnie i kamienie i pogłębiać miejsca płytkie, t. zw. progi, czyli przejścia, a prócz tego stale wytyczać i oznaczać na rzece kierunek nurtu, aby żeglarz wiedział którędy jechać, zaś na odcinkach o nocnym ruchu znaki te w nocy oświetlać. Na nieuregulowanej Wiśle, między Warszawą i Szylnem (b. granica pruska), gdzie koryto posiada często nadmierne szerokości, wyznacza się tor żeglowny w korycie obustronnemi pływakami zakotwiczonemi i w nocy oświetlonemi, czynność tę wykonywają t. zw. wytyczni. Na skoncentrowanej Wiśle pomorskiej kierunek nurtu wskazują sygnały brzegowe. Wszystkie znaki muszą być stale sprawdzane i w razie zmiany nurtu odpowiednio przesuwane.

Ponieważ zamiana złego progu na dobry, mająca na celu zapewnienie dostatecznej głębokości na przejściach, następuje jako wynik umiejętnie przeprowadzonej regulacji, co znowu wymaga dłuższego czasu, otrzymuje żegluga często doraźną pomoc, przez mechaniczne pogłębianie płytkich progów, nazywanych mieliznami lub przemiałami. Jest to środek doraźny, nietrwały, bo wyniki pracy zmienia każde wezbranie, a kosztuje bardzo wiele, lecz to mechaniczne pogłębianie jest cenną pomocą dla żeglarza, bo np. jeden próg między Warszawą a Płockiem, o głębokości 0.40 m przy pewnym stanie wody, uniemożliwia żeglugę, choćby na całym odcinku były dostateczne głębokości. W takim wypadku pogłębianie doraźne, t. zw. bagrowanie, oddaje nieocenione przysługi, szczególnie żegludze towarowej, bo możliwość zwiększenia zanurzenia statku o 20 — 30 cm pozwala niektórym barkom na zwiększenie ładunku o kilkadziesiąt ton.

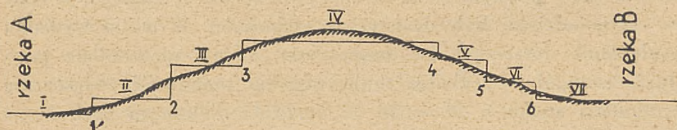
Na naszych rzekach roczny okres żeglugi wynosi 200 — 250 dni; żegluga wstrzymywana jest bowiem w czasie, kiedy rzeka jest pokryta lodem, poza tem w czasie pochodu kry i przy większych stanach wody, z powodu braku dostatecznej wysokości na przejście pod mostami, oraz obawy, że statek mógłby wjechać na zatopiony niski brzeg.

Roboty regulacyjne wprowadzają stałą poprawę. Jako przykład wskazać można odcinek Warszawa — Modlin, gdzie dzięki robotom przedwstępnym, które polegają na stopniowej koncentracji łożyska rzeki, uzyskano już zwiększanie głębokości (mimo pogorszenia w ostatnim roku wskutek przerwy w ciągłości robót). Następujące zestawienie wskazuje, że od roku 1930—1932 stopniowo coraz rzadziej spostrzegano głębokości poniżej 85 cm.

Głębokości w metrach	0,60	0,65	0,70	0.75	0,80	0,85	0,90	0,95	
Spostrzegano w roku 1930 przez	1	2	10	11	11	8	17	25	dni
„ „ 1931 „	—	—	2	18	21	13	5	3	„
„ „ 1932 „	—	—	—	—	3	12	32	17	„

KANAŁY ŻEGLUGI

Są to sztucznie wykopane koryta, łączące z sobą dwie rzeki żeglowne, lub dwa odcinki żeglowne tej samej rzeki, aby ominąć trudny do użeglowania odcinek środkowy. Kanały, mając wodę stojącą, łatwiej zamarzają niż rzeki, za to mają stałą, jednostajną głębokość, ale nie mają wezbrań, więc przy połączeniu z rzeką muszą być zabezpieczone śluzami, przed wpływem zmian stanu wody w rzece. Kanały, łącząc z sobą dwa dorzecza, przekraczają dział wód, to przekroczenie wykonywa się zapomocą długich poziomów, nazwanych stanowiskami, zakładanych w formie stopni, dostosowanych o ile możności do terenu; spadek koncentruje się na stopniach pionowych, gdzie umieszcza się odpowiednie urządzenia, umożliwiające statkom przekraczanie różnicy poziomów między sąsiedniemi stanowiskami. Rys. 10 przedstawia przekrój

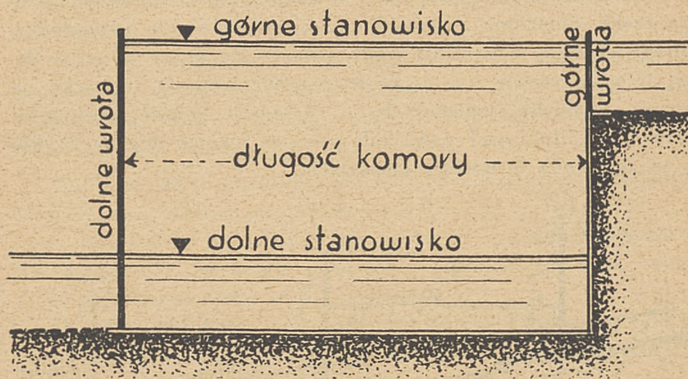


Rys. 10. Przekrój podłużny trasy kanału

podłużny trasy kanału, łączącego dwie rzeki. Stanowiska I i VII odpowiadają poziomom stanu wody w każdej z obu rzek, stanowisko działowe albo szczytowe oznaczone jest cyfrą IV. Statek, płynąc z A do B, wznosi się na stopniach 1, 2 i 3 na stanowisko

szczytowe, a następnie spada na stopniach 4, 5 i 6 na poziom rzeki B.

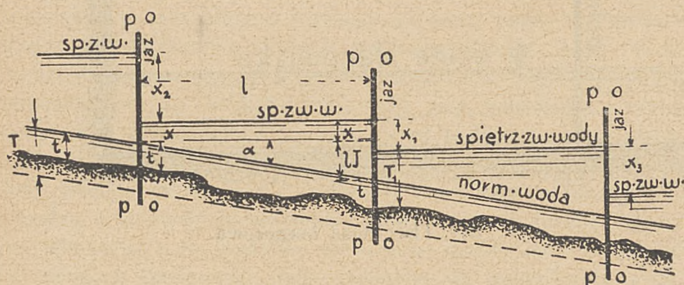
Najczęściej spotykanem urządzeniem do przenoszenia statków z jednego poziomu na drugi jest śluza komorowa. Jest to basen prostokątny, takich rozmiarów, aby mógł pomieścić statek; do basenu wchodzą dolne i górne stanowiska, od których zamykany jest wrotami (rys. 11). Wrota dolne są wysokie, bo sięgają ponad



Rys. 11. Śluza komorowa

poziom zwierciadła wody na górnem stanowisku, górne wrota są niskie. W normalnem położeniu dolne wrota mają być otwarte, aby nie pracowały bez potrzeby pod znacznem parciem wody. Statek, płynąc z dołu ku górze, wjeżdża do komory, poczem zamyka się dolne wrota i powoli napełnia komorę wodą do poziomu górnego stanowiska, poczem bez trudu otwiera się górne wrota i wówczas statek, idący z dołu wjeżdża na górne stanowisko kanału, a drugi statek, oczekujący na górnem stanowisku na prześluzowanie w dół, wjeżdża do napełnionej komory i po zamknięciu górnych wrót i obniżeniu wody na poziom dolnego stanowiska, wypływa po otwarciu dolnych wrót na dolne stanowisko. Napełnianie i opróżnianie komory odbywa się przez osobne otwory w ścianach śluzy.

Zwiększanie głębokości na rzece przez przekopywanie miejsc płytkich może mieć praktyczną wartość tylko na krótkich odcinkach, na dłuższych odcinkach uzyskuje się to przez sztuczne podniesienie zwierciadła wody. Aby w rzece przy głębokości t uzyskać głębokość T, potrzebną dla żeglugi, wykonywa się w korycie rzeki w pewnych odstępach ściany, piętrzące wodę na taką wysokość, na jaką pozwalają brzegi i w miejscu, gdzie z powodu spadku rzeki, spiętrzone zwierciadło rzeki zbliża się do naturalnego, niespiętrzonego zwierciadła wody, ustawia się drugą ścianę, a dalej trzecią, czwartą i t. d. W ten sposób zamienia się rzekę na szereg stanowisk kanałowych, o stopniach prawie poziomych (rys. 12). Silny spad rzeki lub znaczne różnice między zwykłą a wielką wodą utrudniają kanalizację.



Rys. 12. Ściany do piętrzenia wody

Urządzenie spiętrzające nazywa się jazem. Jazy te muszą odpowiadać następującym wymogom:

1. Jaz musi piętrzyć wodę w taki sposób, aby w rzece otrzymać dostateczną głębokość dla żeglugi.

2. Jaz nie może zatrzymywać przepływu.

3. Jaz nie może przeszkadzać żegludze.

Do p. 1. Na jazie musi być zawsze od strony odpływu „o" (dolny poziom) głębokość, wymagana dla żeglugi $T = t + x$; głębokość ta wynosi na następnym jazie, od strony przypływu „p" (górny poziom) $t + lJ + x = T + x$, gdzie l = odstępowi obu jazów, a J jest spadkiem zwierciadła wody = tgα, odstęp jazów będzie więc wynosił:

$$l = \frac{x_1}{J} \text{ względnie } \frac{x_2}{J} \text{ lub } \frac{x_3}{J}$$

Mamy więc zawsze od strony przypływu nadmiar głębokości, większy niż T i ten nadmiar zmniejsza się w górę rzeki.

W rzeczywistości otrzymujemy zawsze od strony odpływu głębokość, większą od T, bo spiętrzone zwierciadło płynącej wody układa się według paraboli (krzywa spiętrzenia), a nie poziomo, gdyż woda nie znajduje się w spoczynku, tylko przepływa przez jaz na dolny poziom.

Do p. 2. Jaz musi być tak założony, aby wielka woda nie piętrzyła się szkodliwie. Dlatego zakłada się jary ruchome, a nie stałe, aby w miarę zwiększania przepływu można ściany spiętrzające częściowo, lub nawet zupełnie usuwać.

Do p. 3. Aby statek płynący mógł pokonać spadek skoncentrowany, t. j. różnicę poziomów w jazach: x_2, x_1, x_3, zakłada się obok jazów śluzy komorowe. Przy wyższych stanach wody, które bez spiętrzenia zapewniają dostateczną głębokość w rzece, statki mogą przejeżdżać przez rozłożone jazy.

Jeżeli na rzece prócz żeglugi odbywa się silny spław, wówczas umieszcza się często w jazie przepust dla tratew, w formie długiej pochylni, po której tratwy, z poziomu wody spiętrzonego jazem, spływają na dolny poziom.

Śluzę komorową dla przejazdu statków umieszcza się bądź to w korycie rzeki, lub, jeżeliby wskutek tego mogło nastąpić szkodliwe zwężenie profilu wielkiej wody — w osobnym bocznym kanale, albo w starem korycie.

Polska sieć dróg wodnych posiada następujące kanały i rzeki skanalizowane:

		długość
a)	Skanalizowana Brda, Kanał Bydgoski i skanalizowana dolna Noteć od Nakła do granicy Państwa w Drawskim Młynie	175 km
b)	Skanalizowana górna Noteć od jeziora Gopła i Kanał Górno-Notecki	105 „
c)	Kanał Augustowski	62 „
d)	Kanał Ogińskiego i skanalizowana Szczara .	165 „
e)	Kanał Królewski i skanal. Pina i Muchawiec	214 „

Ważną rolę na drogach wodnych spełniają *przystanie, porty* i *zimowiska.*

Przystanie ułatwiają połączenie między brzegiem i statkiem w ruchu osobowym i towarowym; przy większym ruchu przystań musi posiadać budynek, aby ułatwić pewne niezbędne czynności, przechowywać towary, mieć poczekalnię dla pasażerów, wreszcie musi posiadać drogę dojazdową.

W punktach dużego ruchu urządza się porty, na wzór dworców kolejowych, zaopatrzone w drogi dojazdowe, tory kolejowe, magazyny i urządzenia mechaniczne do ładowania i przeładowywania większych ciężarów. Na porty wybiera się zwykle boczne koryta, o spokojnej wodzie, gdzie urządza się często warsztaty i t. zw. porty zimowe, t. j. miejsca, gdzie zimuje tabor pływający.

Na polskich drogach wodnych mamy następujące porty z urządzeniami mechanicznemi, połączone z koleją:

1. Na Warcie w Poznaniu.
2. Na Kanale Bydgoskim w Kapuściskach pod Bydgoszczą.
3. Na Wiśle:

a) w Krakowie, gdzie po obu brzegach założone są na bulwarach linje kolejowe, dla średnich i wyższych stanów wody; port warsztatowy i zimowisko znajdują się w Płaszowie pod Krakowem;



Rys. 13. Przystań „Vistuli“ w Gdyni

b) w Nadbrzeziu naprzeciwko Sandomierza, z warsztatami;
c) w Warszawie na Saskiej Kępie;
d) w Radziwiu pod Płockiem (w budowie);
e) w Toruniu;
f) w Tczewie.

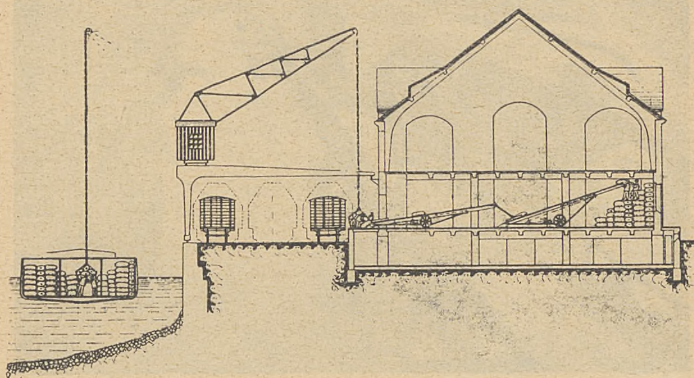
Przystanie i wyładownie na innych naszych rzekach nie mogą być zaliczone do portów urządzonych.

Komunikację pasażerską i towarową na Wiśle prowadzi Spółka „Vistula“; prowadzi ona regularną żeglugę parową między Sandomierzem i Warszawą, oraz Warszawą, Toruniem, Gdańskiem i Gdynią. Przystań Vistuli w Gdyni przedstawia rys. 13.

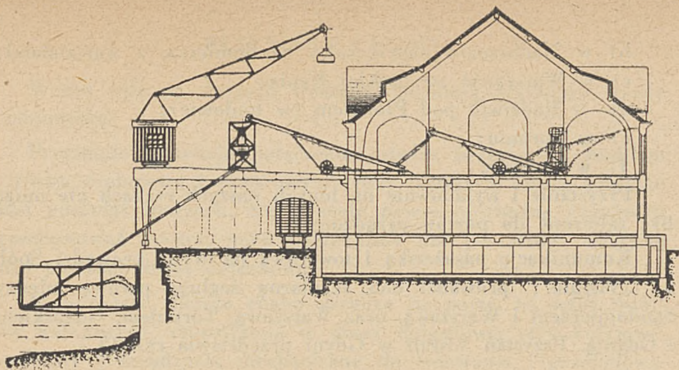
Porty morsko-rzeczne zagranicą, do których dojeżdżają nasze barki, znajdują się w Szczecinie i Hamburgu, a po wykończeniu kanału śródlądowego między Wezerą i Łabą, nasze statki rzeczne będą mogły wjeżdżać przez Wezerę do Bremy i poza Wezerą, do portów delty Renu.

Nowocześnie urządzone porty obejmują szereg basenów, do których wjeżdża się z rzeki lub z kanału; między basenami znajdują się tory kolejowe, mechaniczne urządzenia ładunkowe, składy towarowe, magazyny zbożowe i t. d.

Ładowanie do barek towarów w workach i ładowanie mechaniczne zboża przedstawiają następujące dwie ryciny 14 i 15.

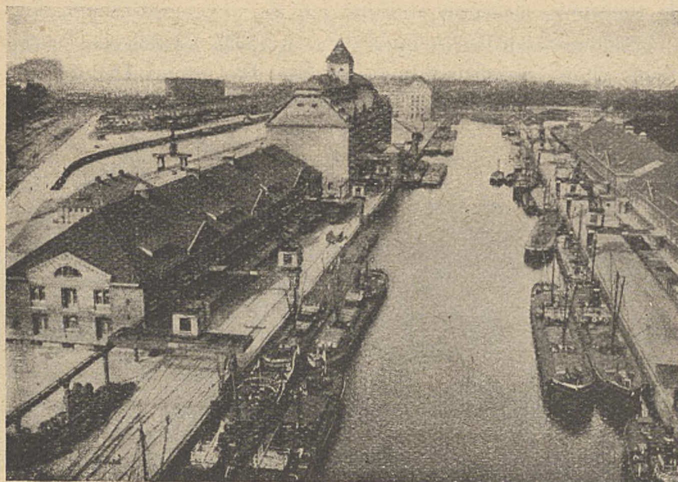


Rys. 14. Ładowanie towarów na barki w workach



Rys. 15. Ładowanie mechaniczne zboża

Niżej umieszczona rycina 16 podaje znowu jeden z basenów portu zachodniego w Berlinie, oba brzegi posiadają murowane pobrzeża, tory kolejowe i pomosty, na których poruszają się dźwigi, a poza torami widać magazyny i kilkopiętrowy śpichlerz zbożowy. Barki, stojące przy bulwarach, są kryte.



Rys. 16. Port zachodni w Berlinie

RZEKI MIĘDZYNARODOWE I KONWENCJA BARCELOŃSKA

Rzeki odgrywały od najdawniejszych czasów wielką rolę w rozwoju życia gospodarczego. Już w starożytności rzeki były głównemi drogami handlowemi i rzeki wybierano często, jako granice między państwami. Powstawała więc pewnego rodzaju wspólność wody, to też, w miarę rozwoju intensywności życia, rosnąca współzależność państw oraz świadomość wspólnych interesów i korzyści zmuszała do zbiorowego regulowania spraw, wynikających ze wspólności wód.

Potrzebę regulowania tych spraw, wynikających ze wspólnoty wody, wymagały przedewszystkiem interesy żeglugi. W czasie rewolucji francuskiej wystąpiło dążenie, aby każde państwo pozwoliło z tego wielkiego daru natury, jakim są wody płynące, korzystać obywatelom innych państw w takich rozmiarach, jak własnym obywatelom. W imię tych idei wolności i sprawiedliwości rozwinęło się w ciągu ubiegłego wieku pojęcie rzek o znaczeniu międzynarodowem, t. j. tych rzek, które dają dostęp do morza więcej, niż jednemu państwu, oraz pojęcie o swobodzie żeglugi na takich rzekach.

Ta swoboda żeglugi może być rozumiana rozmaicie. A więc może to być wolność dostępu do morza, przyznana państwom leżącym w górnym biegu rzeki, — albo wolność żeglugi na całej rzece, przyznawana bądź to tylko państwom nadbrzeżnym, bądź też także i państwom nieleżącym nad tą rzeką.

Jeżeli rzeka w całym swym biegu leży w obrębie jednego państwa, to znajduje się pod władzą tego państwa, które też posiada nad tą rzeką całkowite i nieograniczone zwierzchnictwo. Jeżeli rzeka jest żeglowną i uchodzi do morza na obszarze tego samego państwa, to daje dostęp do morza tylko jednemu państwu i wówczas jest rzeką narodową (Sekwana, Loara, Wezera, Dniepr, Wołga i t. d.). Na takiej rzece sposób użytkowania wody regulują ustawy i rozporządzenia tylko tego państwa, na którego obszarze rzeka się znajduje. Jednak jeżeli rzeka przepływa lub rozdziela dwa lub więcej państw, które w odniesieniu do tej rzeki nazywamy nadrzecznemi lub nadbrzeżnemi, to każde z tych państw jest panem tylko tej części rzeki, która znajduje się na jego obszarze. Rzeka taka daje dostęp do morza więcej niż jednemu państwu i dlatego wykonywanie zwierzchnictwa na odcinkach rze-

ki, należących do poszczególnych państw, ustala się bądź w prawie zwyczajowem, bądź w umowach międzynarodowych.

Jeżeli chodzi o prawa i obowiązki państw, które rzeka rozgranicza, to rozwiązanie tej sprawy nie przedstawia trudności i od najdawniejszych czasów różne sprawy, wynikające z tej wspólnoty użytkowania wód, były regulowane swobodnie przez obie strony.

W pierwszym naszym traktacie pokojowym z Sowietami, t. zw. traktacie ryskim, część art. II i cały protokuł dodatkowy do art. II zawierają postanowienia, odonszące się do żeglugi i spławu. Szczegółowe postanowienia podaje Statut graniczny, ogłoszony w Dz. Ust. Nr. 74 z r. 1933.

Żegluga bezpośrednia między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, ujęta jest w osobnych rozdziałach Konwencji Paryskiej z 21 kwietnia 1921 r., ogłoszonej w Dzienniku Ustaw Nr. 61, poz. 549 z 1922 r.

Konwencja handlowa polsko - rumuńska z 1 lipca 1921 r. (Dz. Ustaw Nr. 103, poz. 937 z 1922 r.), znowelizowana później w 1930 r., zawiera postanowienia o żegludze w art. 14 i protokule końcowym do art. 14.

Poza tem mamy jeszcze umowy, zawarte z Niemcami o administracji granicznej Noteci i Głdy (podpisana w Pile 14 marca 1925 r.) i granicznej Warty, a z Czechosłowacją umowę o spławie na Dunajcu i Popradzie, podpisaną w Gdyni 1931 r. Sprawy gospodarcze na wodach granicznych Polsko - Czeskich i Polsko-Niemieckich regulują statuty graniczne, z temi Państwami.

Sprawa wzajemnego ułatwienia ruchu między państwami została ujęta w sposób ogólny po raz pierwszy dopiero po wojnach napoleońskich. Art. V pokoju paryskiego z 30 maja 1814 roku zajmuje się wolnością żeglugi na Renie i ustęp drugi tego artykułu postanawia, że na przyszłym kongresie pokojowym (Wiedeńskim) zbada się, czy powyższe postanowienia, przyjęte dla Renu, będą mogły być zastosowane do wszystkich rzek żeglownych, rozdzielających lub przepływających przez różne państwa.

Na kongresie wiedeńskim omawiano tę sprawę bardzo obszernie i akt końcowy kongresu (Acte final du Congrès de Vienne) z 9 lipca 1815 r. zawiera „Regulamin o swobodzie że-

glugi na rzekach", obejmujący 9 artykułów, opartych na art. V pokoju paryskiego.

Koniec wieku XIX i początek wieku XX sprowadziły zupełny przewrót w sposobie komunikacji, ułatwiający coraz więcej ruch wymienny pomiędzy państwami, nawet nie sąsiadującemi ze sobą. Nic więc dziwnego, że traktat wersalski zajął się żeglugą i drogami wodnemi.

Artykuły, odnoszące się do dróg wodnych, zawierają następujące postanowienia:

Art. 331: Zostają uznane za międzynarodowe:

Łaba z Wełtawą,

Odra od ujścia Opawy,

Niemen od Grodna,

Dunaj od Ulmu

i każda żeglowna część tych sieci rzecznych, dająca naturalny dostęp do morza więcej niż jednemu państwu, a także kanały, zbudowane bądź to w celu zdwojenia lub ulepszenia z natury żeglownych części powyższych sieci rzecznych, bądź też w celu połączenia dwóch z natury żeglownych odcinków tej samej rzeki.

Art. 332: Na powyższych drogach będą obywatele, dobro i bandery wszystkich państw traktowane tak, jak obywatele, dobro i bandera państwa własnego, lub najwięcej uprzywilejowanego. Jednak statki niemieckie nie będą mogły uprawiać małego kabotażu w obcem państwie bez jego zezwolenia.

Art. 333: Opłaty, pobierane za przewóz, mogą być użyte jedynie na utrzymanie lub ulepszanie drogi wodnej.

Art. 336 nakłada obowiązek utrzymywania powyższych dróg wodnych i ustanawia w razie niespełnienia tego obowiązku prawo zażalenia do trybunału, ustanowionego przy Lidze Narodów; do tego trybunału można także apelować, jeżeli na odcinku międzynarodowym wykonywa się roboty szkodliwe dla żeglugi.

Art. 338 zaznacza, że postanowienia art. 332, 337 będą zastąpione przez postanowienia późniejszej ogólnej konwencji.

Traktat Wersalski nie zajmuje się Wisłą, bo nie jest ona uważana za rzekę międzynarodową, ale za to w t. zw. małym traktacie wersalskim, zawartym między 5 głównemi mocarstwami a Polską, nałożono na nas artykułem 18 następujące zobowiązanie:

„Dopóki nie zostanie zawarta Konwencja ogólna w sprawie urządzenia międzynarodowego dróg wodnych, Polska zobowiązuje się stosować do systemu rzecznego Wisły (łącznie z Bugiem i Narwią) postanowienia o międzynarodowych drogach wodnych, przewidziane w art. 332 — 337 Traktatu z Niemcami.“

Z polskich dopływów Odry zgodziliśmy się uznać za międzynarodową rzekę Wartę, na odcinku od Poznania do granicy niemieckiej, a to na podstawie art. 331 Traktatu Wersalskiego.

Przepisy Traktatu Wersalskiego, odnoszące się do rzek międzynarodowych, obowiązują tylko te państwa, które traktat ten podpisały, nie odnoszą się więc do państw neutralnych w wielkiej wojnie. To też w 1919 r. utworzono Komisję studjów wolności komunikacji i tranzytu, złożoną z przedstawicieli państw stowarzyszonych i sprzymierzonych i niektórych państw neutralnych, która opracowała ogólne postanowienia, wspomniane w art. 338 Traktatu Wersalskiego; postanowienia te ustalono ostatecznie dn. 20 kwietnia 1921 r. na t. zw. Konferencji Barcelońskiej. Zawarto dwie konwencje, przyjęte przez 40 państw; pierwsza omawia swobodę tranzytu, druga odnosi się do dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowem i ma zastosowanie prawie do wszystkich dróg wodnych, z wyjątkiem jezior i z wyjątkiem kanałów, łączących osobne dorzecza, obie te Konwencje tworzą t. zw. Konwencję Barcelońską.

Konwencja Barcelońska o drogach wodnych nakłada na państwa nadrzeczne ciężkie obowiązki, najpoważniejsze interesy tych państw podporządkowane zostały hasłu wolności żeglugi międzynarodowej, a więc właściwie interesom handlowym i politycznym państw nienadrzecznych.

Konwencja stosuje się jedynie do tej kategorji dróg wodnych, które sama nazywa drogami o znaczeniu międzynarodowem, z czego wynika, że dróg tych nie uważa za międzynarodowe (bezwzględnie umiędzynarodowione zostały tylko rzeki niemieckie, Dunaj i w Czechach Łaba i Wełtawa). Konwencja odnosi się do następujących dróg wodnych, którym przyznaje znaczenie międzynarodowe:

1. Rzek wspólnych, dostępnych dla żeglugi od morza, o ile w biegu żeglownym przecinają lub przedzielają dwa lub więcej państw.

2. Rzek międzynarodowych, zarządzanych przez Komisje z udziałem państw nienadrzecznych.

3. Rzek narodowych, które łączą z morzem rzeki, wymienione pod 1 i 2, albo też które własne państwo dobrowolnie podda pod przepisy konwencji.

Delegaci Polski podpisali obie Konwencje, pierwszy Sejm ratyfikował je, lecz dokumenty ratyfikacyjne nie zostały złożone w Lidze Narodów, ze względu na niekorzystne dla nas postanowienia, wobec czego Konwencja ta nie weszła u nas w życie.

EKSPLOATACJA DRÓG WODNYCH

USTAWY I ROZPORZĄDZENIA

Ruch na drogach wodnych jest wolny, podobnie jak na drogach lądowych, to znaczy, że wolno jeździć każdemu, na własnych środkach przewozowych, pod warunkiem stosowania się do przepisów; tej swobody niema na drogach żelaznych, które mają wyłącznść przewozu. Właściciel łodzi, motorówki, lub statku, o ile nych, a jego statek dopuszczony jest do ruchu na drodze wodnej i kieruje nim osoba uprawniona przez władzę do tej czynności (analogja z samochodem i kierowcą), może korzystać z dróg wodnych.

Na drogach wodnych, łączących się z drogami wodnemi innych państw, — a do tych dróg należą na obszarze naszej Polski: Warta od Poznania, dolna Wisła, Kanał Bydgoski i Noteć, Niemen i Prypeć, zaś za granicami Polski: sieć dróg wodnych Łaby, Odry, wodny Prus Wschodnich, dolny Niemen i Dniepr, — statki z załogą przejeżdżają na obszar drugiego państwa na wzór samochodów, posiadających międzynarodowe świadectwa drogowe, więc statek i jego kierownik muszą posiadać dokumenty, które znowu na podstawie wzajemności drugie państwo uważa za ważne. Narazie możliwość tego wzajemnego przejazdu istnieje tylko między polską i niemiecką siecią dróg wodnych.

Statek, zabierając towar, musi dawać właścicielowi towaru gwarancję swej wartości technicznej oraz gwarancję co do swej wartości prawnej. Wartość techniczną ustala się przez badanie statku, który otrzymuje pewną klasę, od której znowu zależy stawka asekuracyjna, wypłacana na wypadek uszkodzenia statku lub towaru, zaś wartość prawną ustala zarejestrowanie w sądzie, pewnego rodzaju hipoteka statkowa. Według przepisów ustawowych, ważnych w b. zaborze pruskim, każdy statek o pojemności ponad 20 ton musi być wpisany do rejestru sądowego, w okręgu swego portu macierzystego, i otrzymuje t. zw. list statkowy, jako pew-

nego rodzaju wyciąg hipoteczny, na którym ujawnia się obciążenia zastawowe. Żeglarz może zabezpieczyć pożyczki na posiadanym statku tak, jak na nieruchomościach. Takie hipoteki statkowe prowadzą sądy w Mysłowicach nad Przemszą i większe sądy nad dolną Wisłą, Wartą, Notecią i w Bydgoszczy. Ustawa o hipotekach statkowych nie została jeszcze zaprowadzona na obszarach b. zaboru austrjackiego i rosyjskiego.

Dalej chodzi o stwierdzenie ilości ładunku na statku. Ciężar towaru, przewożonego lądem, stwierdza się, wprowadzając na wagę pomostową wóz, samochód, lub wagon kolejowy z ładunkiem. Ciężar samego wagonu lub samochodu jest znany. Ale trudno tak ważyć statek, którego ciężar wynosi setki ton. Wiemy jednak, że miarą ciężaru jest głębokość zanurzenia statku próżnego lub załadowanego, bo ciężar równa się objętości wypartej wody. Ciężar próżnego statku równa się objętości zanurzonej części statku bez ładunku, lecz z załogą i inwentarzem, potrzebnym w ruchu, zaś największa pojemność ładunkowa statku równa się objętości części statku, zanurzonej do najwyższego dozwolonego poziomu, t. j. z największym dozwolonym ładunkiem, zmniejszonej o ciężar próżnego statku. Mając umieszczone na zewnętrznych ścianach statku miary, wskazujące zanurzenie, i znając objętość części statku w poziomach każdej kreski tej miary, można w każdej chwili stwierdzić dokładnie objętość wypartej wody, a więc i ciężar ładunku.

Na naszych drogach wodnych b. zaboru pruskiego każdy statek towarowy (barka), bywał chętnie zgłaszany do „cechowania", t. j. pomierzenia, w sposób odpowiadający powyższym wymogom, i otrzymywał książeczkę cechowniczą, czyli świadectwo pomiarowe. To świadectwo pomiarowe jest stale przeglądane po drodze, a więc i na obszarze obcych państw, dlatego przed wojną, państwa zainteresowane siecią wodną delty Renu, zawarły t. zw. Konwencję Brukselską, która dla wzajemnej wygody wprowadziła ujednostajnienie świadectw pomiarowych. Konwencja ta została w 1925 r. zastąpiona Konwencją Paryską, przyjętą prawie przez wszystkie państwa Europy, także przez Polskę. Konwencja wprowadza świadectwa jednego typu, niezależnie od języka i ujednostajnia metodę pomierzenia.

W Polsce mamy cały szereg rozporządzeń, normujących wy-

konywanie żeglugi. Zasadniczą ustawą, regulującą żeglugę i spław w Polsce jest, poza ustawą wodną:

1. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 6 marca 1928 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych, ogłoszone w Dz. U. R. P. z 1928 r., Nr. 29, poz. 266, a znowelizowane ustawą z 18 lutego 1932 r., Dz. U. R. P., Nr. 25, poz. 215.

Następnie wydane zostały kolejno rozporządzenia:

2. *O opłatach na drogach wodnych:* rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dn. 2 maja 1928 r. w porozumieniu z Ministrem Skarbu, w sprawie pobierania opłat od statków, tratew i spustu drzewa, oraz za specjalne świadczenia na wodach publicznych śródlądowych, ogłoszone w Dz. U. R. P. z 1928 r., Nr. 61, poz. 567, znowelizowane rozporządzeniem Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dn. 29 marca 1933 r., Dz. U. R. P. z 1933 r., Nr. 37, poz. 302.

3. *O rejestracji taboru:* rozporządzenie Rady Ministrów o rejestracji taboru żeglugi śródlądowej, ogłoszone w Dz. U. R. P., Nr. 12, poz. 88 z 1930 r. i rozporządzenie Ministra Robót Publicznych, ogłoszone w Monitorze Polskim, Nr. 128, poz. 182 z 1930 r.

4. *O pomierzaniu statków:* Konwencja o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej, podpisana w Paryżu dn. 27 listopada 1925 r., ogłoszona w Dzienniku Ustaw R. P. z 1931 r., Nr. 24, poz. 140 i rozporządzenie Ministra Komunikacji z 20 kwietnia 1933 r. o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej, ogłoszone w Monitorze Polskim z 26 kwietnia 1933 r., Nr. 96, poz. 113, oraz w Nr. 267 z 1933 r., w którem sprostowano kilka drobnych błędów poprzedniego ogłoszenia.

5. *O patentach żeglarskich i flisackich:* rozporządzenie Ministra Komunikacji z z 29 października 1933 r. o patentach żeglarskich, ogłoszone w Dz. Ustaw z 1934 r., Nr. 3, poz. 9, rozporządzenie Ministra Komunikacji z 12 grudnia 1933 r. o patentach retmańskich, wspomniane w Cz. II, str. 443.

6. *O dokumentach dla statków i tratew:* rozporządzenie Ministra Komunikacji z 30 marca 1934 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych, o patentach statkowych, ogłoszone w Dz. U. R. P. z 1934 r., Nr. 38, poz. 343, i rozporządzenie Ministra Komunikacji z 27

listopada 1933 r., o dokumentach dla tratew, wspomniane w części II, str. 443.

Powyższe rozporządzenia zawierają następujące postanowienia:

1. Żegluga i spław na śródlądowych drogach wodnych dozwolone są dla statków, łodzi i tratew polskich pod warunkami, określonemi w ustawie wodnej, w rozporządzeniu Prezydenta z 6 marca 1928 r. i w rozporządzeniach, wydanych na jego podstawie, a na rzekach granicznych obowiązują także postanowienia umów międzynarodowych.

Żegluga i spław obcych statków, łodzi i tratew dozwolone są na podstawie umów międzynarodowych lub zezwoleń, udzielanych przez Ministra Robót Publicznych, a od 1.VII 1932 r. przez Ministra Komunikacji. Za statki i łodzie polskie uważa się tabor pływający, stanowiący własność Państwa Polskiego, lub zarejestrowany w Państwie Polskiem i będący własnością obywateli lub firm polskich, a za tratwy polskie te tratwy, których spław rozpoczyna się na obszarze Polski.

Do żeglugi będą dopuszczane statki i łodzie, zaopatrzone w patent statkowy, stwierdzający zdatność ich do żeglugi, lecz od patentu tego zwolniony jest tabor państwowy, sportowy i statki o powierzchni najwyżej 20 m^2.

Wszystkie statki i łodzie, z wyjątkiem taboru państwowego, podlegają rejestracji, jednak jeżeli były rejestrowane zagranicą, nie mogą być rejestrowane w Polsce.

Do kierowania statkiem, lub łodzią uprawnione są osoby, posiadające patent żeglarski, od tego obowiązku zwolnieni są kierownicy taboru, będącego w użyciu wojska, taboru sportowego, rybackiego, oraz statków i łodzi o powierzchni do 20 m^2.

Do wydawania patentów powołane są niektóre urzędy wojewódzkie, zaś do przeprowadzania rejestracji urzędy wodne.

Tratwy muszą posiadać dokument podróży, a ich kierownicy dowody uzdolnienia, wydawane przez urzędy wodne.

Tabor, zarejestrowany w portach morskich, nie podlega powyższej rejestracji, ale podczas pobytu na drogach śródlądowych musi stosować się do przepisów porządkowych na tych drogach.

2. Opłaty pobiera się za korzystanie z drogi wodnej i za różne świadczenia; opłaty obliczane są od powierzchni statku

lub tratwy i od drogi, zamierzonej do przebycia, a wysokość ich zależy od rodzaju statku, jego zanurzenia i od drogi wodnej, względnie od rodzaju świadczenia. Zaprowadzono następujące rodzaje opłat:

a) za długość przebytej drogi (kilometrowe); opłata może być uiszczana za każdą podróż, bądź też miesięcznie, lub za cały sezon żeglugowy;

b) za śluzowanie;

c) za użytkowanie wybrzeży, portów i zimowisk, urządzonych kosztem Państwa, wymienionych w załączniku do rozporządzenia, jednak za przymusowy postój, z powodu zarządzonego przez Władze zamknięcia ruchu, nie pobiera się opłat postojowych;

d) za pomierzanie statków.

3. Każdy statek musi być zarejestrowany i otrzymuje numer rejestracyjny.

4. W b. dzielnicy pruskiej pomierzanie statków o pojemności ponad 20 ton nie było obowiązujące; u nas rozporządzenie Ministra Komunikacji z 20 kwietnia 1934 r. w § 2 postanawia, że pomierzaniu podlega każdy statek, polski jak i obcy, ale tylko na żądanie właściciela, jeżeli nie był jeszcze pomierzany wedle przepisów, podanych w tem rozporządzeniu, lub jeżeli chodzi o rewizję pomiaru.

W myśl zasad, ustalonych w Konwencji Paryskiej, dzieli się przy pomiarze kadłub statku na warstwy co 10 cm i oblicza powierzchnię każdej płaszczyzny i objętość każdej warstwy. Poziom zanurzenia próżnego statku nazywa się dolną wodnicą, poziom największego dozwolonego zanurzenia — górną wodnicą. Każdy statek pomierzony winien posiadać, jako znaki rozpoznawcze, literę Urzędu Pomiarowego, numer świadectwa pomiarowego i litery rozpoznawcze Państwa, a więc statek pomierzony w Warszawie z numerem świadectwa 295 otrzymuje znak: „Wa — 295 — Pl"; prócz tego statek winien mieć umieszczone podziałki pomiarowe. Rozporządzenie Ministra Komunikacji podaje szczegółowe pouczenie o przeprowadzeniu pomierzania i wzory wszystkich dokumentów pomiarowych, a do wykonywania pomiarów i rewizji pomiarów upoważnia 7 zarządów wod-

nych na Wiśle oraz zarządy wodne w Bydgoszczy, Poznaniu, Wilnie, Augustowie, Pińsku i Brześciu n/Bugiem, ustalając dla każdego znak rozpoznawczy.

5. Rozporządzenie o patentach żeglarskich i o patentach statkowych ustanawia przy niektórych urzędach wojewódzkich Komisję do badania uzdolnień kierowników statków, oraz komisję do przeprowadzania oględzin techniczno-sanitarnych statków i łodzi, w celu sprawdzenia ich zdolności do żeglugi.

WŁADZE WODNE

Do 1932 r. sprawy dróg wodnych i żeglugi śródlądowej podlegały Ministerstwu Robót Publicznych. Wisła z dopływami podzielona była między trzy dyrekcje dróg wodnych, w Krakowie, Warszawie i Toruniu, pozostałe drogi wodne były zarządzane przez Urzędy wojewódzkie w Poznaniu, Lwowie, Stanisławowie, Brześciu n/Bugiem i przez Dyrekcję Dróg Wodnych w Wilnie.

Po zniesieniu Ministerstwa Robót Publicznych drogi wodne i żegluga przeszły do Ministerstwa Komunikacji. Dyrekcje dróg wodnych zostały zniesione, a polską sieć dróg wodnych podzielono między 8 województw, w ten sposób, że wodno-komunikacyjne kompetencje Wojewody rozciągają się poza jego obszar. W 4 województwach (krakowskie, warszawskie, pomorskie i poleskie) sprawy dróg wodnych i żeglugi załatwiają wydziały dróg wodnych Urzędów Wojewódzkich, w innych województwach wydziały budowlano-komunikacyjne. Bezpośrednią służbę wykonawczą spełniają państwowe zarządy wodne. Obecnie obowiązuje następujący podział:

I. Dorzecze Wisły:

1. Górna Wisła (bez górnego Sanu): Urząd Wojewódzki w Krakowie, wydział dróg wodnych, któremu podlegają Zarządy wodne w Żywcu, Krakowie, Nowym Sączu, Tarnowie i Sandomierzu.

2. Środkowa Wisła: Urząd Wojewódzki w Warszawie, wydział dróg wodnych i Zarządy wodne w Puławach, Warszawie, Płocku i Wyszkowie.

3. Dolna Wisła: Urząd Wojewódzki w Toruniu, wydział dróg wodnych i Zarządy wodne w Toruniu, Chełmnie, i Tczewie.

II. Dorzecze Warty:

Urząd Wojewódzki w Poznaniu, wydział budowlano - komunikacyjny. Zarządy wodne istnieją w Koninie, Poznaniu, Bydgoszczy i Czarnkowie.

III. Wschodnie drogi wodne: Urząd Wojewódzki w Brześciu n/Bugiem, wydział dróg wodnych, z Zarządami wodnemi w Brześciu n/Bugiem, Pińsku, Łucku, Słonimie i Augustowie.

IV. Wilja i Dźwina:

Urząd Wojewódzki w Wilnie, wydział budowlano - komunikacyjny z Zarządem wodnym w Wilnie.

V. San z dorzecza Wisły:

Urząd Wojewódzki we Lwowie, wydział budowlano - komunikacyjny i Zarządy wodne w Przemyślu i Rzeszowie.

VI. Dniestr i Prut z Czeremoszem:

Urząd Wojewódzki w Stanisławowie, wydział budowlano - komunikacyjny, z Zarządami wodnemi w Stryju, Stanisławowie i Kołomyi.

TABOR I PRZEWOZY

Utrzymanie publicznych wód żeglownych i spławnych, a łącznie z tem i *utrzymanie żeglowności* względnie *spławności*, oraz *wodnego odpływu* (art. 76 ustawy wodnej), *należy do Państwa*, zaś przy urządzeniach, służących do specjalnego użytkowania wody, do *właściciela tych urządzeń* (art 77 ust. 1/1 i 1/6 ustawy wodnej). Utrzymanie więc państwowych kanałów żeglugi należy także do Państwa i na utrzymywanie dróg wodnych w stanie, odpowiadającym potrzebom żeglugi, *Państwo pobiera opłaty* (vid. Cz. III) za korzystanie z dróg wodnych i urządzeń na tych drogach).

Tabor przewozowy należy *do żeglarzy, do związków i spółek żeglugowych lub też do firm przewozowych.* Firma przewozowa, nie posiadając własnego taboru, wynajmuje żeglarza na jeden przewóz lub na cały sezon, bądź też oddaje towar do przewiezienia spółce żeglugowej. Firma przewozowa oblicza jednak koszty przewozu i mając do wyboru drogę lądową (kolej lub szosę), lub drogę wodną, wybiera przewóz tańszy. Koszty przewozu na tej samej drodze wodnej są różne, im lepsza droga tem pewniej żeglarz płynie, a im większa głębokość wody, tem więcej towaru może statek zabrać i wówczas żeglarz lepiej wyzyskuje swój tabor, a koszt przewozu jednostki ładunku będzie mniejszy. Dobra droga wodna i korzystne warunki zmniejszają więc koszty przewozu.

O dobroć drogi wodnej stara się Państwo, dążąc do tego, aby i przy niskich stanach wody droga wodna posiadała dostateczne głębokości, zaś o ulepszenie sprawności taboru przewozowego i urządzeń pomocniczych, jak przystanie i porty, winni się starać użytkowcy drogi wodnej i organizacje zainteresowane żeglugą, a więc żeglarze, handel, samorządy miejskie i t. p.

DŁUGOŚĆ LINIJ ŻEGLUGOWYCH W POLSCE

Artykuł 261 ustawy wodnej *wymienia szczegółowo wody uznane za żeglowane.* Łączna ich długość wynosi 6.870 km; lecz długość naszych dróg wodnych, na których odbywa się żegluga,

wynosi zaledwie 2.534 km. i te drogi dzielą się *na dwie grupy*. Do pierwszej należą wody, po których kursują barki o ładowności *ponad 250 ton*, a więc eksploatowane są przez *większą żeglugę*. Zaś do drugiej grupy te wody, po których odbywa się *mała żesługa*, a więc ruch statków osobowo-towarowych i małych barek.

Do pierwszej grupy należą:

1. Wisła od Warszawy do Gdańska	456 km
2. Warta od Poznania do granicy niemieckiej	130 km
3. Kanał Bydgoski z Brdą i Notecią	280 km
Razem	866 km

Do drugiej grupy:

1. Przemsza i Wisła od Przemszy do Warszawy	536 km
2. Kanał Augustowski i Królewski z Muchawcem i Piną	276 km
3. Niemen, Wilja i Dźwina	280 km
4. Prypeć z żeglownemi dopływami	576 km
Razem	1.668 km.

Sieć ta wymaga następujących uzupełnień:

a) uregulowanie środkowego odcinka Wisły od Zawichostu do dawnej granicy pruskiej, a następnie poprawa żeglowności całej Wisły;

b) połączenie Wisły, względnie Kanału Bydgoskiego, z Wartą i uregulowanie Warty od dawnej granicy pruskiej do Konina;

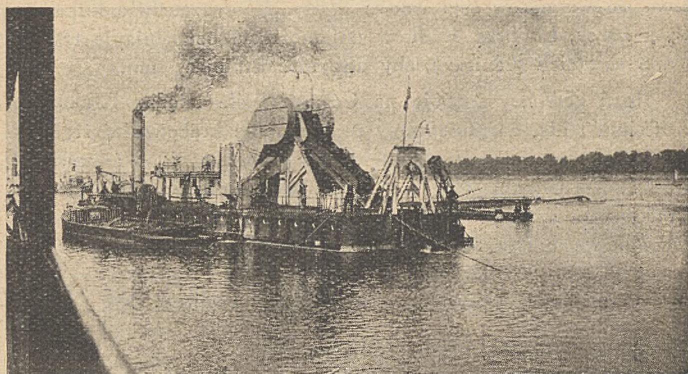
c) połączenie Wisły ze wschodniemi drogami wodnemi przez Bug i Kanał Królewski i przez Narew na Kanał Augustowski;

d) należałoby wreszcie przestudjować drogę wodną Gdańsk — Dniestr i Zagłębie Węglowe — Dniestr, a w dalszym ciągu przez Prut i Dolny Dunaj do Morza Czarnego.

Tak uzupełniając sieć naszych dróg wodnych, osiągnie się następujące cele:

1. Usprawnienie zdolności przewozowej Wisły.
2. Skierowanie na Wisłę przewozów z Warty.
3. Stworzenie dostępu do Wisły produktem rolnym wschodnich połaci Państwa.
4. Rozszerzenie obszaru zbytu węgla.
5. Zwiększenie tanich przewozów wodnych, a więc i eksportu, przez zwiększenie obecnego zasięgu żeglugi.

W obecnym okresie koniecznej redukcji wielu wydatków, nawet pilnych, brak środków na ulepszanie i uzupełnianie sieci dróg wodnych, dlatego też wydatki te ograniczają się do udzielania narazie żegludze doraźnej pomocy, utrzymując głębokości na odcinkach o silnie rozwiniętej żegludze przy pomocy pogłębiarek. Rys. 17 przedstawia pogłębiarkę „Gdańska“, pracującą na Wiśle w obrębie Warszawy.



Rys. 17. Pogłębiarka „Gdańska“ na Wiśle

TABOR I PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGOWE

Stan taboru na poszczególnych drogach wodnych wynosił z końcem r. 1932 („Wiadomości Statystyczne“ Nr. 14 z r. 1934):

Droga wodna	Statki z własnym napędem			Barki		
	Ilość	łączna moc	średnio	Ilość	łączna nośność	średnio
Górna Wisła . .	9	650 KM	72 KM	6	1.700 ton	283 ton
Środkowa i dolna Wisła	89	9.492 „	107 „	250	63.600 „	254 „
Warta, Noteć i kanał bydgoski .	37	2.585 „	70 „	59	15.300 „	257 „
Wschodni drogi wodne . . .	30	1.702 „	57 „	59	2.700 „	46! „
Razem .	165	14.429 KM		374	83.300 ton	

Statki bez własnego napędu na wschodnich drogach wodnych mają przeciętną nośność 46 ton i statystyka urzędowa niesłusznie zalicza je do rzędu barek.

Ten nasz tabor pływający jest jednak jakościowo i ilościowo niewystarczający. Statki z własnym napędem są przestarzałe, pracują nieekonomicznie i zużywają zawiele paliwa. Zużyte są również i barki, które przeważnie nie są przystosowane do warunków żeglowności tych dróg wodnych, po których krążą, z przedewszystkiem do warunków żeglowności Wisły. Mamy zaledwie kilka nowych barek, bo brak środków uniemożliwia uzupełnianie taboru, nawet w takich granicach, aby utrzymać istniejący stan.

Ruch osobowy istnieje na Górnej Wiśle między Krakowem i ujściem Nidy, zorganizowany przez spółkę krakowskiej żeglugi; dalej na odcinku Sandomierz — Warszawa i Warszawa — Gdańsk — Gdynia, oraz na wschodnich drogach wodnych. Na środkowej i dolnej Wiśle ruch pasażersko - towarowy prowadzi kilka dawnych firm żeglugowych, zrzeszonych w spółce „*Vistula*“, rozporządzającej — szczególnie na odcinku Warszawa — Gdynia — nowocześnie urządzonemi statkami pasażerskiemi.

Spółka rozporządza następującym taborem:

37 parostatków o mocy	4.800 KM
7 holowników o sile pociągowej	1.360 KM
6 barek o nośności	3.378 ton

„Vistula“ prowadzi ponadto ruch towarowy.

Przewozem towarów po Wiśle zajmują się jeszcze następujące firmy, posiadające własny tabor:

„*Lloyd Bydgoski*“:

13 parowców o sile pociągowej	2.040 KM
2 motorowce o sile pociągowej	375 KM
8 barek o nośności	3.206 ton
9 barek płytko zanurzonych o nośności	3.587 ton

„*Wisła*“:

5 holowników o sile pociągowej	800 KM
20 barek o nośności	9.198 ton

„Neptun“:

3 holowniki o sile pociągowej	500 KM
4 barki o nośności	1.400 ton

Razem tabor przedsiębiorstw żeglugowych na Wiśle wynosi:

37 statków osobowo - towarowych	4.800 KM
30 holowników	5.075 KM
47 barek	19. 769 ton

Przedsiębiorstwa te zatrudniały w roku 1933 na statkach i barkach około 6.000 pracowników, przy przeładunku około 1.000 pracowników, na stoczniach i przy remoncie 250 pracowników, w biurach 500 pracowników, razem około 7.750 pracowników, co łącznie z rodzinami wynosi około 25.000 osób, żyjących z żeglugi na środkowej i dolnej Wiśle i na drodze wodnej z górnej Noteci przez Kanał Bydgoski do Wisły.

W ostatnich trzech latach przedsiębiorstwa te dokonały w ruchu towarowo-holowniczym:

w roku 1931 około	400	miljonów tonokilometrów
1932 około	300	„ „
1933 około	410	„ „

a przeciętna suma dochodów brutto, osiągnięta w przewozie jednej tony wynosiła:

w roku 1930	18.50 zł.
1931	15.00 „
1932	14.00 „
1933	13.75 „

PRZEWOZY

Ogólna ilość przewozów towarowych Wisły, łącznie z węglem bydgoskim przez Tczew, w obrocie z Gdynią — Gdańskiem, wynosiła:

	1912	1931	1932	1933
wywóz z Polski	278.7	216.2	157.5	270.4 tys. ton
przywóz do Polski	155.6	33.8	64.5	93.5 tys. ton
Razem	434.3	250.0	222.0	363.9 tys. ton

w tem bezpośredni obrót z Gdynią:			
w tysiącach ton	28.8	43.1	89.4
w procentach	11.5	19.4	24.6

do Gdyni przywieziono z Polski:

cukru:	24.2	36.4	58.3 tys. ton
sody:			2.2 tys. ton

z Gdyni wywieziono do Polski:

ryżu:	4.4	5.0	9.5 tys. ton
tłuszczów:			5.4 tys. ton
miedzi:			1.7 tys. ton
żywicy i skóry			2.9 tys. ton

W ogólnym obrocie obu portów, Gdańska i Gdyni, i w ogólnym obrocie, lecz po wyłączeniu importu węgla dowożonego koleją, udział żeglugi śródlądowej wynosił:

w roku 1931	1.0%	a bez węgla	8.9%
1932	2.1%	„ „	11.0%
1933	3.4%	„ „	13.0%

OBROTY W WARSZAWIE

Rok:	1912	1931	1932	1933	1934
Ogólny obrót w tysiącach ton:	100	93.7	124.9	154.2	168.2

W roku 1933 przewieziono następujące ilości towarów i osób:

	Osób	Towarów na statkach osobowych	Towarów w barkach
Odeszło wdół rzeki:	86.114	9.638 ton	3.408 ton
Przybyło zdołu rzeki:	81.202	37.820 ton	92.921 ton
Odeszło wgórę rzeki	44.793	1.150 ton	4 ton
Przybyło zgóry rzeki:	38.378	3.468 ton	5.753 ton
Razem	230.487	52.116 ton	102.086 ton
W roku 1934 przewieziono:	230.700	58.250 ton	109.950 ton

Ruch towarowy na barkach od Warszawy wdół i wgórę miał zupełnie odmienny charakter. Na odcinku wgórę Warszawy odbywa się mała żegluga, na małych łodziach; w r. 1933 5.753 ton przybyłe do Warszawy zgóry przewieziono na 112 barkach o łącznej nośności 6.325 ton, a były to małe barki o przeciętnej nośności 57 ton; wgórę rzeki odeszło tylko 4 tony towaru, na jednej barce o nośności 35 ton.

Przewozy na odcinku od Warszawy wdół rzeki, w ilości 96.329 (w r. 1934 — 104.842) ton, dokonane zostały przy obrocie 784 barek, o łącznej rejestrowanej nośności 257.640 ton. Zdolność przewozowa jednej barki wynosiła więc przeciętnie 328 ton; przeciętne wykorzystanie pojemności barki przy przewozach od Warszawy wdół rzeki wynosiło 3.408 : 28.705 = 12%, zaś przy przewozach nadeszło do Warszawy zdołu — 92.921 : 228.935 = 40.6%. Pochodzi to stąd, że transporty wodne w Warszawie składają się prawie wyłącznie z importu, a wywóz z Warszawy jest nieznaczny.

GÓRNA WISŁA

Ruch na górnej Wiśle składa się od kilkudziesięciu lat z przewozów węgla z Przemszy przez Oświęcim, w ilości 30 do 50 tysięcy ton rocznie, które dochodzą przeważnie do Krakowa, a częściowo do ujścia Dunajca, zaś w ostatnich latach sporadycznie nawet do Puław. Prócz tego rozwinął się po wojnie ruch osobowo-towarowy między Krakowem i ujściem Nidy w km. 169; przewozy te przekraczają 100 tysięcy ton rocznie. Cały odcinek górnej Wisły od ujścia Przemszy do ujścia Nidy i Dunajca, długości 169 km. — jest uregulowany. Budowle były do 1931 utrzymywane w dobrym stanie, a o ożywieniu ruchu świadczyły w tym czasie liczne po brzegach miejscowe składy węgla, przywożonego wodą i zasilającego najbliższe okolice.

W ostatnich latach, a szczególniej po ostatniej powodzi, ruch znacznie osłabł, a droga wodna, niedostatecznie utrzymywana, uległa pogorszeniu.

WARTA

Żegluga towarowa odbywa się na odcinku od Poznania, wzgl. Lubania, do granicy niemieckiej; ruch polega przeważnie na wywozie zboża, częściowo drzewa i cukru do Niemiec. W latach

1929/30 wywożono ponad 200 tysięcy ton rocznie; w następnych dwu latach spadły obroty do 107 i 105 tysięcy ton, z czego ponad 95% przypadło na wywóz do Niemiec.

NOTEĆ I KANAŁ BYDGOSKI

Z Noteci górnej wywożono przeważnie cukier i sodę na Wisłę do Gdańska i Gdyni, częściowo przez Noteć do Niemiec, częściowo i na środkową Wisłę przez Toruń.

W 1931 i 1932 r. naładowano na Noteci górnej 88.0 i 59.1 tysięcy ton, zaś na kanale Bydgoskim i dolnej Noteci 52.5 i 48.7 tys. ton, razem w roku 1931 — 140.5, a w roku 1932 — 107.8 tysięcy ton; towary te odchodziły na różne miejsca przeznaczenia, w następujących ilościach w tysiącach ton:

	1931	1932
do Niemiec	6.2	6.1
„ Gdańska	92.3	62.0
„ Gdyni	14.2	13.3
na dolną Noteć	6.7	0.6
„ górną Noteć	18.1	14.2
„ dolną Wisłę	—	0.6
„ środkową Wisłę	3.0	11.0
Razem	140.5 tys. ton	107.8 tys. ton

Na wschodnich drogach wodnych przewieziono w 1931 r. zaledwie 2.8, a w roku 1932 — 5.0 tysięcy ton towarów. Pasażerów przewieziono w 1930 r. na Wilji około 50.000, na Niemnie 20.000, a na wodach węzła pińskiego ponad 30.000.

Wyżej przedstawione zestawienia statystyczne wskazują, że największy obszar kraju naszego obejmuje eksploatowana sieć wodna Wisły, — w szczególności odcinek Warszawa — Gdańsk — i Noteć, od jeziora Gopła przez Kanał Bydgoski do Wisły. Z wyjątkiem Warszawy, ruch w 1932 r. był słabszy, zaś w 1933 zwiększył się znacznie i w Tczewie przekroczył prawie o 50% obroty w 1931 r. Można przypuszczać, że wzrosły także przewozy na Noteci i Warcie. Wzrost przewozów, w obecnym okresie kryzysu, nie jest jednakże oznaką pewnego ożywienia ogólnych obrotów,

a więc i życia gospodarczego, a tylko dowodzi, że konieczność obniżenia ogólnych cen zmusza do szukania najtańszych środków przewozu. Tę taniość przewozu daje żegluga, mimo ciężkiej pracy w trudnych warunkach, spowodowanych złym stanem dróg wodnych.

Taryfy żeglugowe są znacznie niższe od stawek kolejowych. Są one zmienne, zależnie od stanów wody i w najkorzystniejszych warunkach nawigacyjnych dochodzą do 60%, zaś przy „gorszej wodzie" — do 25% stawek kolejowych. Zasadnicze stawki żeglugowe są różne, zależnie od klasy towaru, przeciętnie wynoszą — dla surowców 50%, dla półfabrykatów 35%, a dla gotowych wyrobów — około 25% stawek kolejowych dla odnośnej klasy towarów. Otóż taryfy te zachęcają do korzystania z żeglugi, która „ściąga" do siebie towary.

Dalszy wzrost ruchu żeglugowego i rozszerzenie jego obecnego zasięgu leży w interesie gospodarczego rozwoju Państwa. Aby to uzyskać należy doprowadzić do lepszego stanu obecne drogi wodne, sieć tych dróg uzupełnić, a tabor żeglugowy zwiększyć i odnowić.

ODLEGŁOŚĆ NA WIŚLE OD GDAŃSKA W KILOMETRACH

Oświęcim 938, Kraków 858, Niepołomice 836, Sandomierz Nadbrzeże 669, Puławy 568, Dęblin 546, Czersk — Góra Kalwarja 463—2, Warszawa 423, Modlin 389, Wyszogród 356, Płock 311, Włocławek 266, Nieszawa 213, Ciechocinek — Czerwony Krzyż — Szylno 233—29—28, Toruń 213, Solec 185, Bydgoszcz 174, Chełmno 141, Świecie 134, Grudziądz 112, Kurzeniów 80, Gniew 73, Piekło 61, Tczew 41, Śluza Einlage 16, Gdańsk — Nowy Port 11 km.

SPORTY WODNE

Sporty wodne należą niewątpliwie do najprzyjemniejszych i najzdrowszych. Ich żywiołem bowiem jest woda, ich powabem — słońce i powietrze! Przenoszą one człowieka jakby na łono przyrody i doskonale izolują od miejskiego ruchu, wrzasku i kurzu.

WIOŚLARSTWO

Wioślarstwo jest najpoważniejszą gałęzią sportów wodnych. Dzieli się ono na regatowe, turystyczne i spacerowe. Na czele działalności zarówno Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, jako też większości klubów, jest oddawna stawiane wioślarstwo regatowe, w którem przejawia się szlachetna ambicja klubów do współzawodnictwa o tytuły mistrzowskie oraz o lepsze miejsca w związkowej tabeli punktacyjnej. Siła i znaczenie klubów, ich sportowa sława, są w pierwszym rzędzie zależne od liczby startów na torach regatowych i zdobytych w ciągu sezonu punktów.

Wioślarstwo jest najstarszym w Polsce sportem, gdyż pierwszy klub (Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie) powstał przed zgórą pięćdziesięciu laty. Może się też wioślarstwo poszczycić szeregiem wybitnych sukcesów na terenie międzynarodowym, osiągniętych w latach ostatnich. Żywszy rozwój wioślarstwa, jak zresztą wszystkich gałęzi sportu, datuje się bowiem od lat powojennych. Wioślarze nasi już dwukrotnie zdobywali mistrzostwa Europy: w roku 1930 w dwójkach bez sternika (Leodjum), a w roku 1933 w jedynkach (Budapeszt). Na Olimpjadzie w Los Angeles (1932) zajęli, pomimo niezwykle silnej konkurencji kilkunastu państw, zaszczytne drugie miejsce w dwójkach i trzecie miejsce w dwójkach bez sternika.

W roku 1929 były organizowane w Polsce (Bydgoszcz) po raz

pierwszy mistrzostwa Europy, które przyniosły zaszczyt Pol. Związkowi T-w Wiośl., jako organizatorowi. Polska organizacja stawiana jest odtąd stale jako wzór do naśladowania innym państwom. Osady polskie biorą stale udział w dorocznych mistrzostwach Europy, rozgrywanych co rok w innym kraju, należąc do czołowej klasy.

Coroczną rewją sporotowych sił wioślarskich w kraju są związkowe regaty o mistrzostwa Polski na znanym torze w Łęgnowie pod Bydgoszczą, gromadzące po kilkuset zawodników wioślarskich z całej Polski. Mistrzostwa, zarówno Polski, jak i Europy, są rozgrywane co rok na siedmiu rodzajach łodzi, a mianowicie: ósemkach, czwórkach, czwórkach bez sternika, dwójkach, dwójkach bez sternika, dwójkach podwójnych i jedynkach. W regatach międzyklubowych są też w użyciu łodzie półwyścigowe (klepkowe z cedru — w przeciwieństwie do fornierowych), — przeważnie czwórki. Pozostałe typy łodzi wioślarskich, to turystyczna i spacerowa dwójka podwójna, jedynka, t. zw. „hamburka", oraz czwórka balastowa na długie wiosła. Poza regatami związkowemi odbywają się prawie we wszystkich miastach, w których istnieją kluby wioślarskie, przynajmniej raz do roku regaty międzyklubowe. Należy zaznaczyć, że wszystkie kluby, zrzeszone w P. Z. T. W. w liczbie 72, posiadają własne przystanie.

PŁYWACTWO

Pływactwo jest najstarszą gałęzią sportów wodnych, nie posiłkującą się jak wiadomo żadnym sprzętem czy przyrządem, a tylko umiejętnemi, rytmicznemi ruchami ciała w wodzie. Jak pożądana i pożyteczna jest ta umiejętność dla każdego, dowodzi prosty fakt, że nieraz zależy od niej życie własne lub bliźniego. Wśród wielu zalet, pływanie wywiera także kojący i hartujący wpływ na system nerwowy człowieka. Jest jakby podstawą wszystkich sportów wodnych. Kto chce uprawiać jakikolwiek sport wodny, powinien przedewszystkiem umieć pływać. Nad rozwojem sportu pływackiego, popieranego wydatnie przez państwowe czynniki wychowawcze, oraz nad pływackiemi mistrzostwami Polski, rozgrywanemi corocznie, słowem nad całokształtem spraw pływackich czuwa od lat Polski Związek Pływacki (Warszawa, Myśliwiecka 3/5).

ŻEGLARSTWO

Żeglarstwo jest może najprzyjemniejszą, a zarazem najszlachetniejszą gałęzią sportów wodnych. Polega ono na umiejętnem wykorzystywaniu na wodzie siły wiatru, napierającego na płaszczyznę żagli i posuwającego jacht w odpowiednim kierunku przy pomocy steru. To też nawet podczas regat (urządzanych zwłaszcza w sezonie jesiennym dość często), nie wymaga od żeglarza takiego wysiłku fizycznego, jak to ma miejsce w wioślarstwie. Żeglarstwo, poza Yacht Klubem Polski i Klubem Żeglarskim w Chojnicach, ogniskuje się w niektórych większych klubach wioślarskich, w których istnieją sekcje żeglarskie. Polski Związek Żeglarski (Warszawa, Al. Jerozolimskie 3), zrzeszający te sekcje i kluby, powstał przed dziesięciu laty. Żeglarstwo dzieli się na śródladowe i morskie. Wśród sportów wodnych ma więc ono najbliższy związek z morzem i dlatego jest wybitnie popierane przez czynniki państwowe.

Kategorja żeglarskich łodzi wyścigowych posiada 5 klas, zależnie od wielkości żagla, a mianowicie 5, 10, 15, 20 i 25 metrów kwadratowych. Kategorja łodzi turystycznych posiada 8 klas, od 10-ciu do 75-ciu metrów kwadr.

Poza regatami na Wiśle pod Warszawa, lub na jeziorach: Charzykowskiem, Trockiem i Augustowskich, urządzane są co rok przez Oficerski Yacht Klub R. P. długodystansowe regaty żeglarskie na dystansie Warszawa—Modlin (36 km).

W ostatnich latach znaczne postępy poczyniło żeglarstwo morskie. Nasi żeglarze odbyli wiele dalszych wycieczek po Bałtyku, do Sztokholmu, Kopenhagi i wielu innych punktów, a nawet przepłynęli Atlantyk („Zjawa", „Dal").

KAJAKARSTWO

Kajakarstwo jest najmłodszą, ale też i najpopularniejszą latoroślą wodnego sportu. Polski Związek Kajakowy (Warszawa, Myśliwiecka 5), który powstał w r. 1930, skupia obecnie przeszło 60 sekcyj i klubów kajakowych. Jak wiadomo, kajak jest wybitnie turystycznym i spacerowym typem łodzi (patrz rozdział „Turystyka wodna") i dzięki tej właśnie zalecie niebywale się u nas rozpowszechnił.

Niezależnie jednak od kierunku turystycznego, czynione są także regatowe próby z kajakiem. W roku 1933 odbyły się w Krakowie pierwsze kajakowe mistrzostwa Polski, w roku 1934 powtórzono takie mistrzostwa w Warszawie, choć z niezbyt licznym udziałem zawodników. Rozgrywano ponadto dwukrotnie, w latach 1932 i 1933, kajakowe mistrzostwa Warszawy, urządzane przez Kl. Wiośl. „Wisła“.

Najciekawszą jak dotychczas imprezą regatową był zorganizowany po raz pierwszy w r. 1934 międzynarodowy wyścig górski o mistrzostwo Polski na malowniczym Dunajcu, od Nowego Targu do Nowego Sącza (96 km). Wyścig ten miał duże powodzenie, to też będzie powtarzany corocznie, tembardziej, że składak nadaje się wyśmienicie do pokonywania wszelkich trudności rzek górskich.

Pomimo tych wysiłków regatowych, specjalnością kajaka pozostanie na zawsze dziedzina turystyczna, w której została wprowadzona przez P. Z. K. w roku ubiegłym odznaka turystyczna, na wzór odznaki narciarskiej. Wyczyny turystyczne polskich kajakowców były i są zakrojone na miarę nieprzeciętną, dość powiedzieć, że dr. W. Korabiewicz odbywa obecnie dwuletnią wycieczkę kajakiem w towarzystwie żony, z Kołomyi do... Szanghaju!

YACHTING MOTOROWY

Na zakończenie należy wspomnieć o jeszcze jednej „gałązce“ sportu wodnego, mianowicie o jachtingu motorowym, zorganizowanym od dwóch lat w Związku, którego członkami są przeważnie członkowie klubów wioślarskich, posiadający własne motorówki. Jak dotychczas bowiem nie posiadamy oddzielnego klubu jachtingu motorowego. Natomiast jest w Warszawie przystań wynajmu motorówek. Związek Yachtingu Motorowego urządził już kilka imprez wyścigowych na Wśle. W roku ubiegłym odbył się wyścig z Warszawy do Józefowa i spowrotem.

TURYSTYKA WODNA

ZALETY — KORZYŚCI

Jednocześnie z powojennym wzrostem zamiłowań do podróży, do zwiedzania krajów, zyskały i rzeki znaczenie, którego dawniej nie miały; mianowicie stały się dość ważnemi, a zarazem powabnemi szlakami turystycznemi, których piękno i urok nie ustępuje nawet górom.

Jeżeli porównamy różne rodzaje turystyki lądowej z wodną, to porównanie wypadnie niewątpliwie na korzyść tej ostatniej. Na wodzie bowiem płynie się między malowniczemi zazwyczaj brzegami, szlakiem pełnym powietrza i znakomicie zabezpieczonym od kurzu. Płynie się w słońcu, którego żar na wodzie nie daje się przecież we znaki; zresztą zawsze można się ochłodzić kąpielą. Wiosłuje się w stroju lekkim, przewiewnym, niezasłaniającym ciała przed rzeźwiącemi podmuchami wiatru i życiodajnem działaniem promieni słonecznych.

A co za widoki odsłania niemal każdy zakręt rzeki! Krajobraz łąk, lasów i pól, przepasany wstęgą wodną, jest jakby żywszy, milszy dla oka, ma w sobie więcej radości. Różnorodność zmieniających się w przelocie brzegów przynosi turyście wiele miłych wrażeń, a zdrowa praca wiosłem, wzmacniająca ramiona, rozszerzająca klatkę piersiową, wywiera zbawienny wpływ na rozwój cielesny człowieka, na jego tężyznę i odporność.

Turystyka wodna, oprócz wybitnych cech zdrowotnych, ma pierwszorzędne znaczenie wychowawcze. Wobec spotykanych na szlaku trudności, czyni człowieka zaradnym, przedsiębiorczym, silnym nietylko fizycznie, ale i duchowo. A połączona z obozowaniem — stanowi najprzystępniejszą, a zarazem najskuteczniejszą formę wychowania fizycznego obywateli. Dzięki poparciu władz państwowych, włóczęga wodna staje się najmilszą atrakcją wakacyjną naszej młodzieży szkolnej, harcerstwa, pracowników umysłowych i fizycznych.

A ponadto: turystyka wodna ukazuje kraj może z najpiękniejszej strony, otwiera nowe, niewyzyskane doniedawna tereny wycieczkowe. Płynąc w kajaku z biegiem rzek, można podziwiać w pełni wielkość i piękno ojczyzny, oraz krajów obcych. Wędrówka taka daje poznać ciekawe okolice, do których koleją niezawsze można dotrzeć: miasta nadrzeczne, pamiątki, zabytki przeszłości i folklor w najczystszej szacie. Torowanie nowych dróg przed krajoznawstwem jest jedną z wybitnych zalet turystyki wodnej, zasługującą na specjalne podkreślenie.

Zapomocą turystyki wodnej człowiek ma ułatwioną „drogę powrotu do przyrody", tak zalecaną a zarazem cenioną przez ludzi wielkich miast, żyjących współczesnem, zmechanizowanem i zgiełkliwem życiem. Żaden bowiem inny sposób podróżowania nie styka człowieka tak bezpośrednio z przyrodą, jak właśnie jazda kajakiem, czy łódką. Tylko wodnym środkiem lokomocji może człowiek dotrzeć do prawie pierwotnych, głębokich i nieskażonych tej przyrody ośrodków i okazów. W wędrówce wodnej następuje odprężenie nerwów, a sprężenie mięśni zapomocą rytmicznego ruchu wioseł. Z wody, słońca i powietrza — z owych źródeł zdrowia, tężyzny i młodości, które składają się na czar turystyki wodnej, — spływa ożywczy wypoczynek dla umysłu.

To też, reasumując wywody o zaletach i korzyściach turystyki wodnej, należy stwierdzić, że jest zdrowa, przyjemna i pożyteczna, że stanowi poprostu idealną formę turystyki. Nic zatem dziwnego, że liczba jej entuzjastów wzrasta z każdym rokiem. Jednym z dowodów tej popularności były ostatnie spływy do morza, organizowane przez Ligę Morską i Kolonjalną z udziałem tysięcy uczestników.

TYPY ŁODZI TURYSTYCZNYCH

Wśród typów łodzi, używanych do turystyki wodnej, pierwszeństwo należy się k a j a k o w i, względnie s k ł a d a k o w i. Typ ten, pochodzący z mroźnej krainy Eskimosów, znany był wprawdzie u nas już oddawna, lecz mało używany. Dopiero wraz z rozwojem turystyki wodnej, dzięki swym wybitnym zaletom turystycznym, wysunął się w ostatniem dziesięcioleciu na czoło i jest dziś niewątpliwie najpopularniejszym typem łodzi na naszych wodach. Z zalet kajaka należy wspomnieć o następujących: jest lekki, dzięki czemu przenoszenie i transport nie nastręcza

trudności, ma niewielkie rozmiary, dzięki którym nie zabiera zbyt wiele miejsca; wiosło dwupiórkowe, nie oparte w dulce, jest łatwiejsze do opanowania; siedząc dość wygodnie, zagarnia się niem wodę, z twarzą, zwróconą w kierunku jazdy i mijanych krajobrazów. Burty ma kryte; pośrodku znajdują się otwory dla wioślarzy, przykrywane t. zw. falochronem albo fartuchem. Steruje się nogami.

Kajaki są budowane przeważnie z dykty wodoodpornej, pokrywającej szkielet drewniany. Rzadziej szkielet ten jest pokrywany klepkami na wzór łodzi wioślarskich, lub obciągany napokostowanem grubem płótnem (typ Fonferki). Przystępna cena, obok wspomnianych zalet turystycznych, przyczyniła się do masowego rozpowszechnienia kajaka dwuosobowego, dzięki któremu turystyka wodna mogła być skierowana na szersze tory rozwojowe. Ceny kajaków wahają się od 60-ciu do 200-tu i więcej złotych. Na kresach wschodnich można nabyć kajak za cenę znacznie poniżej złotych 60-ciu.

Zbliżonym do kajaka typem łodzi jest „kanadyjka", pochodząca z Kanady. Różni się ona zarówno kształtem budowy (z charakterystycznem wygięciem ku górze przodu i tyłu), jak i sposobem wiosłowania; wiosłuje się bowiem krótkiem wiosłem jednopiórkowem bez steru. Kanadyjki nie przyjęły się na naszym gruncie, choć np. w Czechosłowacji są najpopularniejszym typem łodzi.

Składak z drewnianych, jesionowych prętów i żeber, oraz z kilkuwarstwowej powłoki gumowo-płóciennej, jest daleko praktyczniejszy od kajaka, gdyż, rozebrany w ciągu kilku minut i spakowany w 3 futerałach (plecakach), mieści się, jako bagaż ręczny, w przedziale wagonu osobowego. Jest przytem lżejszy (około 30 kg.) i wygodniejszy od drewnianego, a więc idealny do wędrówek, ze względu jednak na znacznie wyższą cenę (około złotych 400), znajduje oczywiście mniej nabywców.

Długość składaka dwuosobowego wynosi 5,20 m., szerokość 80 — 90 cm. Dzięki tak nieznacznym rozmiarom i płytkiemu zanurzeniu, można składakiem podróżować nawet wzdłuż trzeciorzędnych dopływów, niedostępnych dla zwykłej łodzi wioślarskiej. Można spływać wartkolotnym nurtem rzek górskich. Zjeżdżanie przez progi, wśród skłębionych fal, wymijanie gwałtownych skrę-

tów, przedzieranie się przez labirynt głazów ma dla kajakowca najwięcej powabu i dostarcza mu najsilniejszych emocyj. Składak nadaje się również do wycieczek wzdłuż wybrzeża morskiego.

Kto się interesuje budową kajaków i łodzi, ten znajdzie szczegóły w następujących książkach, wydanych przez Gł. Księgarnię Wojskową: inż. M. Bohatyrew: *„Jak zbudować płaskodenną łódź wiosłową“* (zł. 2.—); T. Fonferko: *„Jak budować kajaki jedno i dwuosobowe“* (zł. 2,20); A. Heinrich: *„Budowa kajaków drewnianych“*; F. Gabrjelewicz: *„Harcerska łódź żaglowo-wiosłowa“*; O. Jabłoński: *„Budowa 2-osob. kajaka harcersk. typu H“*. Książki te mogą poniekąd służyć jako podręczniki do budowy kajaków.

Stosunkowo mniej są używane w turystyce łodzie wioślarskie: *dwójki podwójne* (na cztery krótkie wiosła), *„hamburki“* (na dwa krótkie wiosła) i *balastówki* (na cztery długie wiosła). Te typy łodzi o tyle przewyższają kajak, że wiosłowanie w nich (choć „tylne“) absorbuje cały korpus wioślarza i nogi, może się ono przytem odbywać na zmianę, to znaczy: z załogi, złożonej z 4-ch wioślarzy, dwóch wiosłuje i dwóch odpoczywa. Wędrówka w dwójce podwójnej ma więc swój urok, zwłaszcza, że łódź posuwa się przeciętnie o jedną trzecią szybciej od kajaka (z prądem: kajak — 8 km. na godz., dwójka podw. — 12 km. na godz.). Ruch turystyczny na naszych szlakach wodnych odbywa się w 90% na kajakach, względnie składakach, a tylko w 10% na dwójkach podw., względnie hamburkach.

Przemysł polski, wytwarzający artykuły związane ze sportem kajakowo-turystycznym, a więc: kajaki, składaki, namioty, żagle, gumowe materace i poduszki i t. p., przedmioty, znacznie się rozwinął w latach ostatnich i dziś nie ustępuje w niczem renomowanym wyrobom zagranicznym, czyniąc nasz rynek całkowicie samowystarczalnym.

Najpoważniejszą w Polsce wytwórnią łodzi wioślarskich, żeglarskich, do motorów przyczepnych i kajaków jest stocznia łodzi *Wł. Urbaniaka w Poznaniu, Droga Dębińska 10.* Wśród wytwórni składaków przodują: *Zakłady Kauczukowe „Piastów“, Warszawa, Złota 35* (składak „Piast“), *E. Jan Jenkner, Bielsko, Inwalidzka 8* (doskonała linja i statyka), *„Wolbrom“, Juljan Woysław, Warszawa, Wierzbowa 9* (składak „Delfin“), *Zakłady Przemysł. Hr. Larisch*

Monnicha w Jaworzu (składak „Polski Pionier"), *„Kora", Warszawa, Marszałkowska 111, Mazowieckie Zakłady Szkutnicze w Płocku, Wytwórnia kajaków harcerskich w Warszawie* i inne.

SZLAKI WODNE POLSKI

Wystarczy spojrzeć na fizyczną mapę Polski, by stwierdzić, jak jest rozległa, gęsta i obfita sieć naszych wód śródlądowych, dostępnych dla kajakowego turysty. Widzimy tam kilka bogatych dorzeczy, stanowiących przeważnie teren nowy, nieznany, dziewiczy, a więc powabny. Na czoło wysuwa się oczywiście dorzecze *Wisły* — królowej polskich rzek, obejmujące około 200.000 km. kwadratowych, a więc nieco większe nawet od dorzecza Renu. Sama Wisła jest naogół „szara", szeroko rozlana, tocząca swój kapryśny nurt między mnóstwem mielizn. Do najciekawszych odcinków należą: przełom przez Jurę Krakowską pod Tyńcem, przełom przez Wyż Lubelski między Sandomierzem a Kazimierzem, oraz przełom przez Pojezierze Nadbałtyckie, między Chełmnem a Gniewem.

Daleko ciekawsze od Wisły są jej dopływy. Największą osobliwością w dorzeczu Wisły, wzbudzającą zachwyty i pokazywaną cudzoziemcom, jest słynny przełom *Dunajca* w Pieninach, zaliczany do najpiękniejszych w Europie. Bajeczny ten przełom, długości 7 km., jest celem bardzo wielu wycieczek kajakowych. Najpopularniejszym środkiem lokomocji przełomem Dunajca są jednak czółna góralskie, powiązane po cztery, wyruszające z gośćmi z pod Czorsztyna i docierające do Szczawnicy. Poniżej Szczawnicy Dunajec nie traci całego swego uroku, lecz aż do Starego Sącza wije się między ładnemi wzgórzami, poczem rozlewa się szerzej w zwykłem już łożysku.

Z górskich dopływów Wisły, mających znaczenie kajakowo-turystyczne, wymienić należy: *Sołę*, nadającą się do jazdy od Żywca, a podczas wezbrań nawet od Porąbki, *Skawę* od Suchej, *Rabę* od Lubienia i *Wisłokę* od Jasła. Poziom tych rzek jest ogromnie nierówny: po deszczach nagle się podnosi, a podczas dłuższej posuchy tak opada, że jazda kajakiem staje się niemożliwa. To też do wycieczek należy wybierać odpowiednią porę. Tylko Wisłoka od Dębicy ma zawsze dość wody dla kajaka. Największym dopływem podkarpackim Wisły jest *San*, którego górny,

a raczej środkowy bieg od Sanoka do Przemyśla jest szczególnie malowniczy i należy do najpiękniejszych w dorzeczu Wisły. San przewija się tu w licznych skrętach między wyniosłemi wzgórzami, tworząc krajobrazy rozległe i okazałe. Dolny bieg Sanu jest dość monotonny.

Pilica — największy lewobrzeżny dopływ Wisły — posiada pełen wdzięku odcinek w Spale — letniej siedzibie Prezydenta Rzeczypospolitej. Rzeka przecina tu wielkie lasy, tworząc romantyczny obraz i nastrój. *Bug*, największy dopływ Wisły, posiada doniosłe znaczenie turystyczne, gdyż łączy za pośrednictwem *Muchawca* i *Kanału Królewskiego* dorzecze Wisły z dorzeczem Dniepru. Brzegi ma niskie, nurt głęboki i kręty. Niemniejsze znaczenie turystyczne ma *Narew*, zlewająca się z Bugiem pod Serockiem (niedaleko ujścia do Wisły), łączy bowiem przy pomocy *Biebrzy* i *Kanału Augustowskiego* dorzecze Wisły z dorzeczem Niemna. Na Narwi i Bugu nie spotykamy wprawdzie nic osobliwszego, ale tu i owdzie widzimy jakieś urocze zakątki, świadczące o urodzie tych rzek, spokojnych i głębokich.

Wisła, przyjąwszy w swym biegu górnym dopływy podkarpackie, a w biegu środkowym nizinne, poczyna skolei w swym biegu dolnym przyjmować dopływy jeziorne, których cechą charakterystyczną jest spławność już przy źródle. Pierwszym takim dopływem jest *Drwęca*, wpadająca pod Złotorją powyżej Torunia. Drugim — *Brda*, której romantyczny odcinek w Borach Tucholskich, między Tucholą a Koronowem, jest niewątpliwie obok Dunajca w Pieninach (choć w innym rodzaju) najciekawszym w całem dorzeczu Wisły. Woda przezroczysta, wartka, brzegi wysokie, gęsto zalesione, urocze, — wzbudzają zachwyt. Podobnym do Brdy jest trzeci jeziorny dopływ: *Wda*, albo *Czarna Woda*, która również przewija się skrajem puszczy Tucholskiej, a wpada do Wisły pod Świeciem. Ostatnim dopływem, nadającym się do jazdy kajakiem, jest Wieżyca, wpadająca pod Gniewem.

Wisła ze wszystkiemi swemi spławnemi dopływami tworzy szlak długości 4.000 km. Nawet w cztery miesiące nie przepłynie się łódką takiego dystansu. To też wybredniejsi turyści wodni wyławiają zazwyczaj z każdej rzeki tylko perły, w postaci wyjątkowo pięknych partyj. Otóż najpiękniejsze perły w dorzeczu Wisły, to Dunajec w Pieninach, Brda w Borach Tucholskich, San na Podkarpaciu i Pilica w Spale. Na każdą z tych czterech wy-

cieczek wystarczy po dwa dni. W dorzeczu Wisły leżą dość gęsto rozsiane kluby wioślarskie, które dla turystów wodnych są pożądaną ostoją. Ich nazwy i adresy podajemy poniżej. Prawie każda rzeka ma połączenia komunikacyjne lub autobusowe.

Rzeki w zachodniej części kraju spływają przeważnie zagranicę, ku *Odrze*. Największa z nich jest wielkopolska *Warta* z dopływami: *Nerem, Prosną, Wełną* i *Obrzycą*. Nieco mniejszą jest *Noteć*, zlewająca się z Wartą już za granicą Polski. Wspaniały *Kanał Bydgoski* łączy tę wielką część dorzecza Odry z dorzeczem Wisły. Boczny kanał łączy górną Noteć z *Gopłem* i z kilkoma mniejszemi jeziorami. Warta w województwie poznańskiem jest uregulowana i miejscami ma ładne brzegi. Skanalizowana Noteć płynie przeważnie wśród podmokłych łąk i torfowisk. W polskiem dorzeczu Odry przeważają szlaki o wyższej kulturze, dlatego może nie wzbudzają takiego zainteresowania turystów, jak dzikie i odludne rzeki na wschodnich kresach Polski.

Na wschodzie Polski rozciągają się cztery dorzecza: *Dźwiny, Niemna, Dniepru* i *Dniestru*. Wprawdzie rzeki te wpadają do mórz: Bałtyckiego i Czarnego daleko poza naszą granicą, ale każda z nich odprowadza znaczną część wód z Polski. W porównaniu do dorzecza Wisły, są one nawet ciekawsze. Najpiękniejsze jest niewątpliwie dorzecze Niemna, odwadniające m. in. pagórkowatą, lesistą i pełną jezior Wileńszczyznę. Sam Niemen jest wysoce malowniczy: płynie wśród lasów lub głębokiemi jarami o zielonych, stromych zboczach. Bieg Niemna w granicach Polski ma około 400 km. długości. Głównym dopływem górnego Niemna jest *Szczara*, stanowiąca ważną arterję turystyczną, tędy bowiem wiedzie droga do *Kanału Ogińskiego*, który łączy Szczarę z *Jasiołdą*, a więc dorzecze Niemna z dorzeczem Dniepru.

Niemniej ważnym dopływem jest *Czarna Hańcza*, spławna od jeziora *Wigry*. Skanalizowany odcinek tej rzeki stanowi część Kanału Augustowskiego, łączącego Niemen z Wisłą. Wspaniałe i głębokie jezioro *Wigry* o bogato rzeźbionej linji brzegów, wyjątkowo urocza Czarna Hańcza, wreszcie Kanał Augustowski, przekopany w głuchej puszczy i wiążący szereg ślicznych jezior, to szlak istotnie nadzwyczaj ciekawy, godny podziwu i polecenia.

Największy dopływ Niemna — *Wilja* wpada pod Kownem, w granicach Litwy, ale prawie cały jej bieg leży w Polsce. Wilja słynie tak samo z urody jak Niemen, a może nawet więcej. Jej

wysokie, lesiste brzegi odznaczają się dużym wdziękiem krajobrazowym. Wileńszczyzna posiada mnóstwo jezior wielkich *(Narocz)* i mniejszych, oraz wiele małych, niepozbawionych turystycznego znaczenia rzeczek. Jest więc krajem pod względem wędrówek wodnych wysoce atrakcyjnym.

Szczególną obfitością wód odznacza się północna Brasławszczyzna, objęta dorzeczem Dźwiny, której dopływem jest *Dzisna* — główna rzeka tej ziemi. Pełno tu ogromnych jezior, jak: *Dryświaty, Drywiaty, Strusło, Snudy, Dzisna* i inne. Z jezior tych wypływa wiele rzeczek, czyniąc z Brasławszczyzny pierwszorzędny teren turystyczny.

Na południe od Niemna rozciąga się dorzecze Dniepru. Tworzy je tutaj bagnista *Prypeć* z obfitemi dopływami: *Piną, Jasiołdą, Styrem, Horyniem, Stochodem, Turją, Łanią* i kilkoma mniejszemi rzeczkami. Rzeki te pokrywają dość gęstą siecią mokre Polesie. Mają one nurt głęboki, ale bardzo leniwy, brzegi niskie, odkryte, porosłe trzciną i tatarakiem. Przecinają krajobraz płaski, smętny, wprawdzie oryginalny, lecz jednostajny. Bogactwo i egzotyka wód poleskich ma dużo uroku dla turysty.

Dorzecze Dniestru obejmuje Małopolskę wschodnią i podnóże Karpat. Długość tej rzeki w granicach Polski wynosi przeszło 400 km. Zasila ją wiele dopływów, jak *Stryj, Świca, Bystrzyca, Łomnica, Strypa, Seret* i inne. Dniestr płynie dość malowniczo, wrzynając się poniżej Halicza w głęboki, kręty jar, miejscami nagi, a miejscami pokryty bujną roślinnością. Ciągnie się ten uroczy jar aż do Zaleszczyk i Okopów Świętej Trójcy.

W uzupełnieniu tego pobieżnego przeglądu polskich terenów turystycznych należy jeszcze wspomnieć o maleńkiem dorzeczu *Prutu,* który w Polsce bierze początek i przy wyższych stanach wody jest możliwy do jazdy od Kołomyi, a nawet od Delatyna. Do Prutu wpada pograniczny *Czeremosz,* odznaczający się dużą siłą prądu. Wiele emocji daje spływ tratwami po tej rzece.

Rozmaitość i piękno terenów wodnych w Polsce jest niewątpliwie przyczyną ogromnego rozwoju ruchu turystycznego. Ruch ten wzrasta z każdym sezonem, a polscy wędrowcy wodni mogą się już poszczycić mnóstwem dalekich i długich wycieczek przez całą Polskę, wzdłuż i wszerz. Szczegółowe informacje o naszych rzekach znaleźć można w przewodniku A. Heinricha p. t. *„Szlaki wodne Polski"*.

Naturalnemi ostojami dla wędrowców wodnych są przedewszystkiem przystanie klubów wioślarskich, których spis (w liczbie 67) podajemy na końcu niniejszego artykułu. Kluby wioślarskie najchętniej udzielają gościny turystom, stowarzyszonym w klubach. Niektóre kluby, jak Warsz. T-wo Wiośl., lub Ofic. Yacht Klub w Warszawie, posiadają schroniska (zwane także „osiedlami") w górze rzeki, w odległości kilku kilometrów, — dla swych członków i gości z innych klubów. W ostatnich czasach, w parze z rozwojem kajakarstwa, powstało kilka stacyj, t. zw. „stanic" kajakowych. Ich wykaz zamieszczamy na końcu, za wykazem klubów i sekcyj kajakowych, które również mogą służyć wędrowcom za schronienie, choć najlepszem schronieniem jest własny namiot.

Nad Wigrami, nad Naroczą i nad Świtezią mamy schroniska Polskiego T-wa Krajoznawczego. Mamy też szereg przystani Oddziałów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, harcerskich, wojskowych, tak, że wędrowiec zawsze znajdzie dla siebie jakieś oparcie, w najgorszym wypadku w stodole wiejskiej. Wędrowne obozy wodne organizuje corocznie Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i P. W.

Lista Towarzystw i Klubów zrzeszonych w Polskim Związku Towarzystw Wioślarskich

L.	Nr.	Nazwa Klubu	Adres	Rok
1	1	Warszawskie Tow. Wioślarskie	Warszawa, Pierackiego 19	1882
2	2	Towarzystwo Wioślarskie	Płock, Tuska 9	1884
2	3	Oddział Wiośl. Sokoła Krak.	Kraków, Kościuszki 2	1892
4	4	Towarzystwo Wioślarskie	Włocławek, Łęgska 28	1886
5	5	Kaliskie Tow. Wioślarskie	Kalisz, Park Miejski	1894
6	7	Towarzystwo Wioślarkie	Łomża, Plac Wolności 20	1902
7	8	Klub Wiośl. z r. 1904	Poznań, 3-go Maja 3 a (Wł. Stopa)	1904
8	9	Klub Wioślarski ,,Gopło''	Kruszwica	1911
9	10	Warszawski Klub Wioślarek	Warszawa, Krak. Przedm. 32. Wioślar. 2	1912
10	11	Pozn. Tow. Wiośl. ,,Tryton''	Poznań, Pl. Bernard. 2 pp. Mrozikiewicz	1912
11	12	Akademicki Związek Sportowy	W-wa, Akademicka 5 Wioślars. 8	1918
12	13	Oficerski Yacht Klub R. P.	W-wa, Wybrzeże Kościuszki 2	1919
13	14	Akademicki Związek Sportowy	Kraków, Kościuszki 12	1911

L.	Nr.	Nazwa Klubu	Adres	Rok
14	15	Wileńskie Tow. Wioślarskie	Wilno, Kościuszki 4	1908
15	16	Towarzystwo Wioślarskie	Nowy-Sącz	1912
16	17	Klub Wioślarski „Wisła"	W-wa, Marszałkowska 56 m. 4. Wioślars. 6	1920
17	18	Bydgoskie Tow. Wioślarskie	Bydgoszcz, Poznańska 12/14	
18	19	Akademicki Związek Sportowy	Poznań, Zamek	
19	20	Klub Wioślarski	Toruń, Majdany 1. Sztyrbicki W.	
20	21	Tow. Wioślarzy „Polonja"	Poznań, F-ma „Par" Marcinkowskiego 11. P. Wtorkowski	1922
21	23	Klub Wioślarski	Gdańsk, Am Steffenpark	
22	24	Wojskowy Klub Wiośl. „Grodno"	Grodno, Zamkowa 2/11 p.	1923
23	26	Łuckie Tow. Wioślarskie	Łuck, Piłsudskiego 15	1923
24	28	Towarzystwo Wioślarskie	Ostrołęka	1923
25	29	Klub Wioślarski „Gryf"	Bydgoszcz, Jasna 13. P. Kałas	1925
26	30	Sekcja Wiośl. Tow. Kol. Agrotech.	Czernichów, Szkoła Rolnicza	1900
27	31	Akademicki Związek Sportowy	Wilno, Św. Jana 10	1926
28	32	Wojskowy Klub Wioślarski	Poznań, Piotrowo 5, Por. Pawlus	1926
29	34	Tow. Gimnastyczne „Sokół"	W-wa, Wybrzeże Saskiej Kępy 26	1927
30	35	Bydgoski Klub Wioślarek	Bydgoszcz, Gdańska 81	1926
31	36	Tomaszowskie Tow. Wioślarskie	Tomaszów Mazowiecki	1927
32	37	Kaliskie Tow. Wioślarek	Kalisz, Józefiny 2	1921
33	38	Chełmżyńskie Tow. Wioślarskie	Chełmża Park 3-go Maja	1927
34	39	Yacht Klub Oddz. Ligi Morsk.i Kolon.	Modlin	1928
35	40	Klub Wioślarski „Syrena"	W-wa, Solec 10	1928
36	41	Poznański Klub Wioślarek	Poznań, Al. Marcinkowskiego 24. P. Spandrowska	1928
37	42	Klub Sportowy Polskiej YMCA	W-wa, Marji Konopnickiej 6	1927
38	43	Grudz. Tow. Wioślarskie „Wisła"	Grudziądz	1924
39	44	Wojsk. Klub Sport. „Żoliborz"	W-wa, Cytadela, Brama Nr. 1	1928
40	45	Policyjny Klub Sportowy	Wilno, Ostrobramska 6	1928
41	47	Policyjny Klub Sportowy	W-wa, Senatorska 12	1929
42	48	Zw.Stow. Sport.Urz. „Zjednoczenie"	W-wa, Żabia 5. Wybrzeże Saskiej Kępy	1929
43	49	Klub Wiośl. przy Stow. „Ognisko"	Skarżysko, Państw. Fabr. Amun.	1924
44	50	Kolejowy Klub Wioślarski	Bydgoszcz, Gł. Warszt. Kol. I kl.	1928
45	51	Klub Wiośl. Kolejowego PW	Tczew, Wąska 35. B. Szczepiński	1930
46	52	Policyjny Klub Sportowy	Kalisz, Pułaskiego 13, III p.	1927
47	53	Kujawski Klub Wioślarski	Włocławek, Piwna 1	1930
48	54	Klub Wioślar. z r. 1930	Kalisz, Al. Józefiny 25	1930
49	55	Wojsk. Klub Sport. „Prosna"	Kalisz, 29 p. Strzelców Kaniow.	1930
50	56	Robotniczy Klub Sport. „Prąd"	W-wa, Wioślarska 12	1930
51	57	Zrzeszenie Prac. Pol. Monop. Tyton.	W-wa, Nowy Świat 4	1931
52	58	Sekcja Wiośl. Klubu Sport. „Z.U.K."	W-wa, Prawy brzeg Wisły, vis-a-vis ZOO	1932
53	59	Robotn. Klub Sport. „Tramwajarz"	W-wa, Wolska 1	1931
54	60	Robotn. Klub Sport. „Świt"	W-wa, Ludna 10	1929
56	61	Nowodworskie Tow. Wioślarzy	Nowy-Dwór	1924

L.	Nr.	Nazwa Klubu	Adres	Rok
57	62	Pocztowe Przysposobienie Wojsk.	W-wa, Plac Napoleona 8	1933
58	63	Pułaski Klub Wioślarski	Puławy	1932
59	64	Klub Wioślarski	Barcin (Wlkp.)	
60	65	Wojskowy Klub Sport. „Śmigły"	Wilno, Kościuszki 1	1933
61	66	Międzychodzkie Tow. Wioślarzy	Międzychód	1933
62	67	Klub Sportowy Z. U. A.W.	W-wa, Marszałkowska 151 m. 6	1933
63	68	Sportowy Klub Pocztowy	Bydgoszcz, Jagiellońska 5	1934
64	69	Pakoskie Tow. Wioślarskie	Pakość	1934
65	70	Klub Sportowy „Promień"		
66	71	Warsz. Klub Sport. Wodn. „Nurt"	W-wa, Solec 8	
67	72	Okr. Kl. Sport. Kol. Przysp. Wojsk	W-wa, Brzeska 2. Bud. 57	

Kluby Wioślarskie niestowarzyszone w P. Z. T. W.

1. Towarzystwo Wioślarskie w Koninie, przystań nad Wartą.
2. Towarzystwo Wioślarskie w Brześciu, przystań nad Muchawcem.
3. Towarzystwo Wioślarskie w Pińsku, przystań nad Piną.

Lista Klubów i Sekcyj Kajakowych, Zrzeszonych w Polskim Związku Kajakowym

1. Sekcja Kajakowa A. Z. S., Kraków, ul. Kościuszki 12.
2. Koło Kajakowe Oddz. Wiośl. „Sokoła", Kraków, Kościuszki 2.
3. Sekcja Kajakowa Ofic. Yacht Klubu R. P., Warszawa, Wybrzeże Kościuszkowskie 2.
4. Sekcja Kajakowa Wojsk. Klubu Sport. „Żoliborz", Warszawa, Cytadela.
5. Sekcja Kajakowa Podlaskiego Klubu Narciarskiego, Biała Podlaska, ul. Samolotowa 3.
6. Towarzystwo sportowe „Mościce" w Mościcach.
7. Klub Kanuistów, Katowiec, ul. Kościuszki 30, p. St. Macieliński.
8. Sekcja Turystyczna Klubu Wioślarskiego „Wisła" w Warszawie, Wioślarska 4.
9. Sekcja Kajakowców Akad. Zw. Sport., Warszawa, Akademicka 5.
10. Sekcja Kajakowców Akad. Zw. Sport. Poznań, Zamek.
11. Klub Wioślarski „Chorzowianka", Chorzów, Rada Urzędnicza Fabr. Zw. Azot.
12. Sekcja Kajakowa T-wa Sport.-Oświat. „Fablok", Chrzanów, Fabryka
13. Polski Klub Składakowców „Hellas", Mysłowice, ul. Bytomska 33.
14. Sekcja Kajakarska Koła Przyjaciół Harcerstwa, Włocławek, ul. Łęgska 24 m. 5.
15. Klub Wioślarski „Temida", Łuck, ul. Brygidek 8.
16. Sekcja Kajakowa T-wa Sport.-Oświat. „Fablok" Chrzanów, Fabryka Lokomotyw.

17. Sekcja Kajakowców Grodz. Klubu Sport. „Cresovia“, Grodno, ul. Narutowicza 4.
18. Sekcja Kajakowa Akad. Zw. Sport., Wilno Zawalna 6, p. Jan Grabowiecki.
19. Towarzystwo Wioślarsko-Narciarskie z r. 32, Kraków, ul. Jul. Lea 21a, Dr. Luster.
20. Sekcja Kajakowa Lwowskiego Klubu Sport. „Pogoń“, Lwów, ul. Rutowskiego 27.
21. Sekcja Kajokowa Klubu Sport. „Cracovia“, Kraków, ul. Wielopole 4 m. 6.
22. Sekcja Turystyki Wodnej Polskiego T-wa Krajoznawczego, Warszawa, Miedzeszyńska 8.
23. Sekcja Kajakowców Klubu Sport. „Żuk“, Warszawa, Zw. Urzędn. Kol., Ratuszowa 1, m. 8.
24. Sekcja Kajakowa P. W., Borysław, Komenda Powiatowa P. W.
25. Sekcja Sportów Wodnych Zw. Ofic. Rezerwy, Koło Lwowskie, Lwów, Plac Marjacki 4.
26. Sekcja Kajakowa Warsz. Towarzystwa Wioślarskiego, Foksal 19.
27. Sekcja Kajakowa Wojsk. kl. Sport. „Grodno“ w Grodnie, D. O. K. III
28. Sekcja Kajakowa przy Pocztowem P. W. Poznań, Klub Pocztowców.
29. Sekcja Kajakowa Wojsk. Kl. Sport. 67 pp. Brodnica.
30. Skecja Kajakowa T-wa Gimn. „Sokół“, Grudziądz, Mickiewicza 12, p. Banaszak.
31. Sekcja Kajakowa Wołyńskiego T-wa Krajoznawczego, Kostopol, 11-go listopada 43.
23. Sekcja Wodna Akad. Zw. Sport. Lwów, Nowy Uniwersytet, Marszałkowska 1.
32. Grono Miłośników Sportu, Luboń, pow. Poznań.
34. Klub Sportowy „Surma“, Poznań, Ratusz, Szkorubkiewicz.
35. Sekcja Kajakowa Klubu Wiośl. 1928/32, Poznań, ul. Św. Rocha 116 m. 6.
36. Sekcja Turystyki Wodnej Pol. T-wa Krajozn., Sochaczew Rozlazłów Szlach., p. Bader.
37. Sekcja Kajakowa Białowieskiego Kl. Sport. „Białowieża“ Sąd Grodzki.
38. Pienińska Sekcja Kajakowa T. S. „Wisła“, Szczawnica, Willa Sobieski.
39. Sekcja Kajakowa Pol. T-wa Tatrzańskiego, Lwów, Akademicka 23, parter.
40. Sekcja Kajakowa Y. M. C. A., Kraków, Krowoderska 8.
41. Śląski Klub Kajakowy, Królewska Huta, Śląsk, Stawowa 8.
42. Sekcja Kajakowa T-wa Gimn. „Sokół“, Nowy Targ.
43. Drużyna Wilków Morskich, Poznań, Św. Marcina 48, p. Kwaśniewski W.
44. Sekcja Kajakowa Wojsk. Kl. Sport., Włocławek, ul. Reymonta 38, kpt. St. Wilkowski.
45. Sekcja Wiośl. Kl. Sp. Z. U. A. W., Warszawa, Wybrzeże Saskiej Kępy 36.
46. Wodnik, Bydgoski Klub Pływacki, Bydgoszcz, Pl. Weyssenhoffa 11, m. 1.
47. Sekcja Wodna Kl. Sport. Prac. Ubezp. Społ. w W-wie „Laur 29“, Polna 34.

48. Sekcja Kajakowa Pocztowego Przysposobienia Wojskowego w Krakowie.
49. „Rusałka“, Chełmno-Pomorze.
50. Sekcja Sport.-Turyst. Z. P. U. Zw. Spółdz. Mlecz. i Jajcz., Warszawa, ul. Hoża 51.
51. Policyjny Klub Sportowy w Krakowie, ul. Siemiradzkiego 24.
52. Sekcja Kajakowa Stow. Młodzieży Polskiej, Poznań, ul. Szwajcarska 18/17, p. Wachowiak.
53. Pierwszy Poznański Klub Kajakowy, Poznań, Podgórska 8, m. 11.
54. Żydowskie Akademickie Koło Miłośników Krajozn., Warszawa, Nowy Świat 21 m. 14.
55. Oddział Kajakowy Z. K. S. „Makkabi“, Kraków, skrz. poczt. 372.
56. Sekcja Kajakowców Z. T. G. S. „Makkabi“, Warszawa, Nalewki 2a.
57. Sekcja Turystyki Wodnej Żyd. K. M., Lwów, ul. Lindego 10.
58. Żydowskie Towarzystwo Krajoznawcze w Nowym Sączu.
59. „Wintersportklub“ w Bielsku.
60. Sekcja Związkowa Kajakowców Niestowarzyszonych, Warszawa, Myśliwiecka 5.

Adres Polskiego Związku Kajakowego, Warszawa, Myśliwiecka 5.

DZIAŁ VII

ZARYS ROZWOJU L. M. K. OD JEJ POWSTANIA

Pragnąc oświetlić choć pokrótce rolę, jaką odegrała L. M. K. w całym okresie swej działalności, a zarazem poinformować szerszy ogół o charakterystycznych datach i zdarzeniach w jej rozwoju, podajemy krótki rys historyczny L. M. K. od jej powstania do czasów obecnych — a zatem za lat 16, gdy na widownię wystąpiło w dniu 1.X.1918 r. towarzystwo *„Bandera Polska“* i po przez *Ligę Żeglugi Polskiej*, a następnie — *Ligę Morską i Rzeczną* — zakres swych celów i zadań rozszerzyło do obecnego zakresu *Ligi Morskiej i Kolonjalnej.*

Zaniedbania nasze na odcinku morskim w dawnej Polsce — gdy obcy nawet Bałtyk Morzem Polskiem nazywali — pogłębiły się bardziej jeszcze w okresie wiekowej niewoli. Brak tradycji w przeszłości całkowicie odsunął polskie społeczeństwo od spraw morskich, które przez długi okres dziejów nie tylko nie okazywało dla nich najmniejszego zainteresowania, ale wręcz dalekie było od pojmowania wogóle znaczenia dróg wodnych. Zaś włączenie ziem Polski do trzech obcych organizmów państwowych wytworzyło nieprzebyte barjery dla rozwinięcia racjonalnej akcji, któraby przeobraziła bierne nastawienie społeczeństwa, a następnie osiągnęła pewne rezultaty w tym zakresie.

Pierwsze pozytywne próby w tym kierunku zostały podjęte na odcinku społecznym w Królestwie Polskiem, gdy w 1906 r. przy Centralnem Tow. Przemysłowców w Warszawie powstał *Oddział Tow. Żeglugowego,* mającego swą centralę w Petersbur-

gu. Rozległe zadania stanęły przed Oddziałem Warszawskim Tow. Żegl., lecz ówczesny stan rzeczy nie upoważniał do stawiania pomyślnych horoskopów dla jego rozwoju. Rola tego pierwszego Towarzystwa Żeglugowego, będącego wyrazicielem opinji polskiego społeczeństwa w stosunku do rosyjskiego zaborcy w zakresie usprawnienia układu wodnego Królestwa Polskiego i należytego powiązania go z wodami Rosji, stanowiącemi wówczas naturalne szlaki ekspansji gospodarczej i handlowej Królestwa, musiała siłą faktu ograniczać się do studjów teoretycznych, oraz do opracowania fachowych memorjałów, które z lepszym lub gorszym skutkiem były popierane przez polskich posłów w Dumie rosyjskiej — jako postulaty społeczeństwa Królestwa. Pozostające w zupełnie dzikim stanie rzeki Królestwa wymagały dużych wkładów, aby mogły stać się arterjami komunikacyjnemi, spełniającemi zarazem zadania szlaków handlowych. Stawiały przytem organizatorów tej pracy przed tym trudniejszym problemem, iż wobec ówczesnych granic politycznych, połączenia z morzem dla rzek Królestwa trzeba było szukać z pominięciem ujścia Wisły, która w swym dolnym biegu pozostawała w ręku zaborcy pruskiego. Przy takim stanie stosunków politycznych pozostawały dla Tow. Żeglugowego do zrealizowania jedynie jako możliwe te koncepcje i plany, które pozwalałyby układy rzek Królestwa, oraz ich połączenia z morzem zamknąć w granicach państwa rosyjskiego. W tym też kierunku poszły dążenia i prace Towarzystwa.

Jak potwierdza historja, Warszawski Oddział Tow. Żeglugowego nie uzyskał nigdy poparcia władz zaborczych w realizacji wypracowanych przez siebie projektów aż do wybuchu wielkiej wojny w 1914 r., która na zawsze przerwała jego działalność; lecz w dorobku zostawił cały szereg poważnych i gruntownych studjów teoretycznych jak i terenowych, które specjalistom od regulacji rzek i żeglugi w Odrodzonej Polsce dostarczyły bogaty i gotowy do realizacji materjał.

Zrozumienie zagadnienia morskiego dla państwa, a raczej wyczucie jego potrzeby objawiło się w społeczeństwie polskiem w przededniu odzyskania niepodległości.

W dniu 1 października 1918 r. z inicjatywy grona marynarzy i techników specjalistów pokrewnych zawodów z adm. K. Porębskim na czele powstało w Warszawie *Stowarzyszenie „Ban-*

dera Polska", stawiające sobie za cel rozwój śródziemnej i morskiej żeglugi ojczystej. Członkowie założyciele w liczbie 25 osób, doceniając w pełni wielkie znaczenie żeglugi dla kraju, nakreślili w statucie następujące zadania:

1. Opracowanie organizacji administracji żeglugi i portów, 2. Regulacja rzek i budowa portów, 3. Opracowanie typów statków, najbardziej odpowiednich dla rzek Polski, 4. Szkolnictwo zawodowe wśród pracowników żeglugi, 5. Opracowanie i ustalenie terminologji, 6. Opracowanie statystyk o ruchu w żegludze wewnętrznej i zewnętrznej, 7. Popularyzacja idei żeglugi wśród społeczeństwa.

Najpilniejszym i doraźnym celem pozostało dla Stowarzyszenia szybkie przygotowanie administracji dróg wodnych, gotowej do przyjęcia żeglugi w odpowiednim momencie, t. j. z chwilą usunięcia okupantów z ziem Polski, na co wyraźnie zanosiło się już wówczas, gdyż potęga państw centralnych była zdecydowanie złamana. To też bez zwłoki Stowarzyszenie przystąpiło do pracy, wynikiem której było opracowanie szczegółowego planu przejęcia żeglugi od władz okupacyjnych, zaaprobowanego następnie już w dn. 18 października tegoż roku przez walne zebranie członków Bandery Polskiej, a w 6 dni później złożonego Ministrowi Przemysłu i Handlu wraz ze spisem członków, którzy byli najbardzej odpowiedni do wykonania tego planu. Jak późniejszy rozwój wypadków potwierdza, Stowarzyszenie i jego poszczególni członkowie walnie przyczynili się do zorganizowania placówek na drogach wodnych, oraz do uratowania taboru wiślanego przed uprowadzeniem z granic Polski. Władze Rzeczypospolitej od chwili odzyskania niepodległości nieprzerwanie korzystały ze współpracy członków Bandery Polskiej, zapraszając ich czy to do Komisji rzeczoznawców, powołanej przez Radę Ministrów dla opracowania projektu organizacji Zarządu dróg wodnych, czy to do Komisji kwalifikacyjnej przy Sekcji Eksploatacji Dróg Wodnych Dyrekcji Pol. Żeglugi Państw.; czy to do Komisji dla opracowania prawa o żegludze i spławie na rzekach; czy to w sprawie rejestracji fachowych sił morskich, sporządzanej na prośbę Min. P. i H.

Gdy pierwsze gorące miesiące naszej samodzielności minęły, Stow. Bandera Polska mogło zabrać się również do wewnętrz-

nej pracy programowo-organizacyjnej. Pierwszem jej wynikiem było nawiązanie — dzięki prof. Konopczyńskiemu — ściślejszego kontaktu z Tow. Żegluga Polska w Krakowie, a niemal jednocześnie — bo w dn. 11 marca 1919 r. również z prezesem Koła Pomorsko-Kaszubskiego, inż. Bąkowskim dla wspólnej pracy nad odzyskaniem Gdańska i wybrzeża morskiego. W tym celu uzupełniło ono szybko przy wydatnej pomocy inż. Łęgowskiego posiadane wiadomości o stanie żeglugi na dolnej Wiśle, urządzeń i warsztatów portowych w Gdańsku i in.

Rozwijając tak szeroką działalność, Stowarzyszenie odczuwało potrzebę własnego pisma; to też choć liczebnie nieliczne i choć mało zasobne w finanse, już w maju 1919 r., wydało 1-y nr. swego miesięcznika „Bandera Polska", który znacznie wzmocnił całą akcję propagandową Stowarzyszenia i zainteresował nią szerszy ogół społeczeństwa, obcy przeważnie dotychczas dla zagadnień żeglugi ojczystej, więcej na szczęście przez nieświadomość, niż przez obojętność. Redaktorem nacz. „Bandery Polskiej" został dr. L. W. Biegeleisen.

*

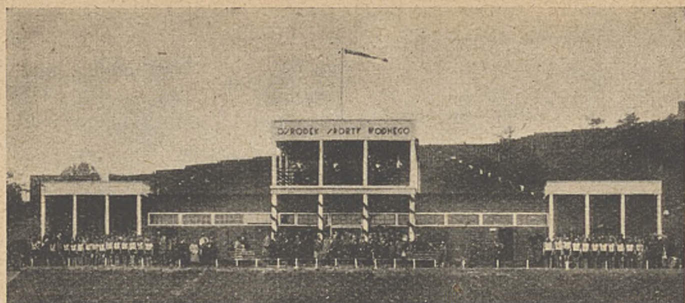
Ten pozytywny oddźwięk ze strony społeczeństwa na działalność Stowarzyszenia „Bandera Polska" spowodował, że jeszcze w *końcu maja 1919 r.* zostało ono przekształcone na *Towarzystwo „Liga Żeglugi Polskiej"*, rozszerzając zarazem zakres swych celów i zadań na sprawy marynarki wojennej i handlowej, na handel morski, oraz na przygotowanie kadr pionierów pracy na morzu, którego odzyskanie przez Polskę nie mogło już ulegać wątpliwości. Był to bezsprzecznie w rozwoju Stowarzyszenia doniosły moment, który przesądził na zawsze wielką potrzebę wspomagania na odcinku społecznym wysiłków, które pod jednym sztandarem moblizowały entuzjazm i pracę, rację i ofiarę dla polskiego morza. Bo Stow. „Bandera Polska", a następnie Tow. Liga Żeglugi Polskiej były zawsze jedynym rzecznikiem spraw żeglugi ojczystej na niwie polskiej pracy społecznej. Pierwsze posiedzenie Zarządu Ligi Żeglugi Polskiej, odbyte w Warszawie w dn. 17 czerwca 1919 r. pod przewodnictwem adm. K. Porębskiego — jako prezesa, było zarazem zakończeniem przeprowadzonej reorganizacji, którą z ramienia Zarządu zajął się Włodzimierz Nałęcz i Seyfert. W międzycza-

sie, bo dn. 4 czerwca tegoż roku, odbył się w Paryżu Kongres Sprzymierzonych Lig Morskich, w którym wzięli udział delegaci 11 państw: Francji, St. Zjedn. Am. Płn., Grecji, Japonji Portugalji, Brazylji, Belgji, Anglji, Rumunji, Italji i Polski, którą z ramienia Ligi Żegl. Pol. reprezentował adm. Kłoczkowski. Rozszerzone zasady statutowe Ligi Żegl. Pol. pozwoliły jej wyjść poza stolicę i wciagać do udziału w pracach również członków z prowincji, którzy mogli tworzyć samodzielne oddziały. To też już na 1 kwietnia 1920 r. stan organizacyjny wykazuje 3605 członków w Warszawie i 2313 — na prowincji w 9-ciu następujących miejscowościach: Kraków, Kielce, Lublin, Płock, Toruń, Ślesin, Tuchola, Milejów i Gdańsk; a ponadto i *Londyn*.

Jednakże wypadki 1920 roku — gdy wróg zagrażał dopiero co odzyskanej niepodległości — przerwały całkowicie pracę towarzystwa, albowiem w czasie tym działalność Ligi idzie w zupełnie innym kierunku; Liga organizuje biuro werbunkowe do Armji Ochotniczej, kursy sanitarne, zbiera składki na szpital w Mołodecznie, niesie pomoc żołnierzom na froncie i t. p. Początek 1921 roku w życiu towarzystwa ograniczał się do likwidacji wszystkich czynności, związanych z inwazją bolszewicką i do pracy niemal nad nowem jego zorganizowaniem.

Wznowione zostało również wydawanie „Bandery Polskiej", która przedtem ukazała się tylko dwukrotnie, bo w maju i lipcu 1919 r., zaś w 1921 r. zaczęła wychodzić systematycznie, obok drugiego organu stałego „Straży nad Wisłą", dzięki poparciu finansowemu Polonji Amerykańskiej. Jednak ograniczone środki działania zmusiły Zarząd Ligi Ż. P. do umniejszenia akcji wydawniczej jeszcze w 1921 r., w którym wydano 8 tylko numerów „Bandery Polskiej" w trzech zeszytach: 1—2 za styczeń—luty, 3—4 za marzec—kwiecień i 5—8 za maj—sierpień; poczem została ona złączona ze „Strażą nad Wisłą". Lecz z końcem 1921 r. i to wydawnictwo kończy na zawsze swój żywot, a towarzystwo pozostaje na długi czas bez własnego organu prasowego.

Mimo trudności finansowych pomyślnie rozwinęła się w tym roku akcja Ligi zapoczątkowana wymowną odezwą do społeczeństwa: „Morze jest dziś jedynym ośrodkiem życia dziesiątków miljonów ludzi. Każdy statek polski — to nowa ziemia polska, to nowy warsztat pracy, to nowy skarb Narodu. Każdy



Ośrodek sportu wodnego w Jarosławiu

statek pod banderą polską — to słuszna duma Narodu, to chwała i rozgłos imienia polskiego". To też dorobek organizacyjny Ligi za rok 1921 zamyka się zachęcającym wynikiem 50 oddziałów przy 20 tys. członków, uzupełnionym cennem wydawnictwem „Morze Polskie", które ukazało się w tymże roku pod redakcją ppłk. d-ra T. Jaworskiego, jako zbiór wartościowych opracowań i referatów ze wszystkich dziedzin, wchodzących w zakres zadań Ligi. Dążąc do zainteresowania społeczeństwa sportem morskim, rozwijającym wolę, charakter i wytrwałość, Liga zainicjowała w Gdyni doroczne regaty, wciągając do udziału w nich miejscową ludność rybacką. Pierwsze takie regaty odbyły się na Gdyńskiej Redzie w dn. 5 sierpnia 1922 r., zakończone rozdaniem szeregu cennych i praktycznych nagród. Równocześnie podjęła Liga organizowanie zagranicznych wycieczek morskich, które obok prowadzonej akcji odczytowej i filmowej miały znaczenie propagandowe dla sprawy morza, jak i dla rozwoju samej Ligi.

Jednakże następne lata nie były łatwe dla jakiejkolwiek pracy społecznej, bowiem nieuregulowane warunki ekonomiczne i ciągła dewaluacja polskiej marki uniemożliwiały wszelką planową gospodarkę finansową, a zatem i akcję organizacyjno-programową. Odczuła również dotkliwie ten okres i Liga Żeglugi Polskiej, kurcząc się organizacyjnie i ograniczając swą działalność do doraźnych tylko poczynań czy wystąpień; nawet środowe wieczory dyskusyjne, cieszące się w Warszawie w ciągu kilku lat dosko-

nałą famą wśród członków i społeczeństwa, musiały ulec w końcu 1923 r. zawieszeniu wobec utraty własnego lokalu. Znów zatem stowarzyszenie weszło w długi okres głębszej depresji.

*

Rok 1924 wprowadził widoczne ożywienie w działaniu stowarzyszenia, do czego niewątpliwie przyczyniły się walnie ówczesne wypadki, a zwłaszcza zatarg z Gdańskiem, który żywo dotknął całe społeczeństwo polskie. Liga Żeglugi Polskiej odezwą z dnia 21 stycznia tegoż roku pierwsza podjęła w tym kierunku akcję, nawołującą do walki o odzyskanie i utrwalenie naszych słusznych praw w Gdańsku, do przyśpieszenia budowy portu w Gdyni i uposażenia go w najbardziej nowożytne urządzenia, do naychmiasowej budowy własnej floty handlowej i do stworzenia silnej floty wojennej. Ten, jak i inne doniosłe w skutki ówczesne wypadki dziejowe, spotęgowały czujność społeczeństwa, a wskazane w odezwie Ligi zadania spotkały się z pełną aprobatą czynników oficjalnych i całego ogółu. Nic więc dziwnego, że głównie dokoła sprawy portu w Gdyni i przyszłego traktatu handlowego z Niemcami obracały się wszystkie ówczesne zainteresowania Ligi i że te tematy stanowiły główną treść jej prac. Podejmując szeroką akcję propagandową w tym kierunku, ogłosiła zarazem konkurs na plan rozbudowy miasta Gdyni, otrzymawszy na ten cel 5 tys. zł. od Stanisława Śliwińskiego.

Rozszerzywszy pod wpływem rozwijających się wypadków zakres swych celów i zadań na nowe dziedziny, jak handel morski, marynarka handlowa i wojenna, Liga nie mogła już pomieścić się w ramach organizacyjnych, ustalonych jeszcze w 1919 roku, to też zaistniała konieczność zmiany statutu, a zarazem podniesienia form organizacyjnych, których domagało się życie. *W dn. 27 kwietnia 1924 r.* odbyło się w Warszawie walne zebranie członków Ligi Żeglugi Polskiej na którem przeprowadzono zasadnicze zmiany statutu, a jednocześnie ustalono nową nazwę stowarzyszenia, jako *Ligi Morskiej i Rzecznej*. Prezesem Rady został wybrany admirał K. Porębski, zaś Zarządu — E. Krzyżanowski. Drugim najbliższym ewenementem w rozwoju Ligi było podjęcie wydawnictwa własnego i stałego organu prasowego „Morze“, którego pierwszy numer ukazał się w dość skromnej szacie w listopadzie 1924 r. w nakładzie 3 tys. egzemplarzy, a który



Zmiana warty w czasie „Święta Morza“ w Łucku

w krótkim czasie stał się poważnym miesięcznikiem, ułatwiającym znacznie prowadzenie propagandy spraw morskich. Kierownictwo naczelne redakcji obejmuje H. Pistel i Cz. Petelenz. Poważne rezultaty propagandowe osiągnęła również Liga z „Tygodnia bandery“, który został zorganizowany w okresie od 6 do 14 czerwca 1925 r. przez wszystkie placówki i stanowił pierwsze silniejsze wystąpienie Ligi nazewnątrz. Wymienione posunięcia podniosły wyraźnie poziom prac Ligi zwłaszcza, że w jej szeregach znalazło się już wielu wybitnych rzeczników sprawy ze Stefanem Żeromskim i Zdzisławem Dębickim na czele, lecz ciągłe zmiany personalne we władzach nie pozwoliły należycie zdyskontować dobrze przemyślanych i planowo przeprowadzonych posunięć propagandowych i organizacyjnych. Dopiero w roku 1927 sytuacja na tyle się ustaliła, że rozwijana konsekwentnie we wszystkich kierunkach działalność Ligi dała widoczne rezultaty: liczba oddziałów z 42-ch wzrosła do 72-ch, wykazując największą swą siłę w woj. śląskiem, które posiadało 15 oddziałów. Ponadto w roku 1927 Liga uzyskała w swej pracy programowej właściwą pozycję, iż jej delegi przyjmowali udział we wszystkich nieomal ankietach i konferencjach w sprawach morskich, zwoływanych przez władze państwowe. Znacznie wyraźniejszy postęp

w działalności Ligi przyniósł jednak dopiero rok 1928, który przytem postawił ją przed nowem zagadnieniem i przed nowemi celami: w dniu 6 lutego 1928 r. powstaje w łonie Ligi, jako sekcja autonomiczna pod przew. K. Głuchowskiego, Związek Pionierów Kolonjalnych, skupiający grono osób, wysuwających hasło walki o tereny ekspansji dla narodu polskiego; zaś w numerze marcowym „Morza" 1928 r. ukazuje się już pierwszy stały dodatek do mies. „Morze" — „Pionier Kolonjalny". Jak żywy oddźwięk znalazły sprawy kolonjalne wśród ogółu członków Ligi i jak wielką potrzebą Odrodzonej Polski okazały się, świadczył już I Walny Zjazd Delegatów Ligi M. i R., zwołany na dzień 20 i 21 października 1928 r. do Katowic — najsilniejszego wówczas ośrodka pracy ligowej. Zjazd ten otworzył nowy okres w dziejach organizacji, oddając władzę w ręce ogółu członków, odsuniętych dotychczas od wpływu na prace, kierowane przez dość przypadkowo dobrany Zarząd, czy Radę. Z pośród szeregu doniosłych spraw, które na Zjeździe zostały podniesione, na czoło wysunęła się uchwała o przyjęciu programu kolonjalnego, oraz o rozszerzeniu w statucie Ligi jej celów na tę dziedzinę spraw. Prezesem Rady Ligi został wybrany E. Krzyżanowski, a Zarządu — K. Głuchowski. Ponadto uchwała o obowiązku zwoływania corocznych walnych zjazdów delegatów, powzięta w Katowicach i wprowadzona do statutu Ligi, przesądziła raz na zawsze wartość walnych zjazdów, bez których nie da się pomyśleć o jakiejkolwiek skutecznej działalności organizacyjno-programowej żadnego stowarzyszenia.

To też dalsze etapy w rozwoju Ligi i jej dorobku zaczynają już stanowić doroczne walne zjazdy delegatów, rozpoczęte pod dobrą gwiazdą w Katowicach. Obowiązek opracowania i składania sprawozdań z działalności, oraz projektu programu pracy na okres następny, włożony statutem na barki władz Ligi, podniósł wyraźnie poziom pracy tak w Radzie i Zarządzie, jak i w oddziałach, a zarazem zmuszał nieustannie do koordynacji działalności Ligi, której tak bardzo brakowało dotychczas we wszystkich jej posunięciach. II walny zjazd, zwołany na dzień 21 i 22 września 1929 r. do Poznania, był nietylko utrwaleniem wyników poprzedniego zjazdu, ale zarazem dowodem znacznego rozszerzenia zakresu działalności Ligi i jej rozwoju organizacyjnego.

*

Duży zasięg zainteresowań Ligi postawił przed nią rozległe zadania: w zakresie żeglugi rzecznej, spraw morskich i kolonjalnych, handlu morskiego i zamorskiego, współpracy z ośrodkami polskiemi zagranicą i całym szeregu pobocznych, wysuwając również na czoło i sprawy organizacyjne, które wobec szybkiego wzrostu liczebnego Ligi, wymagały nieustannej troski władz i stałego usprawniania całego aparatu, wiążącego bezpośrednio miejscowe oddziały z całego kraju z centralą. Ten stan organizacyjny wymagał gruntownych zmian, któreby wprowadziły między centralą i oddziałami Ligi ogniwa pośrednie, posiadające odpowiednie kompetencje, jako czynnik władzy terenowej.

Tym sprawom został w znacznej części poświęcony *III walny zjazd del.* Ligi, który ze względów manifestacyjnych został zwołany *do Gdyni* i obradował w ciągu trzech dni *25—27 października 1930 r.* Rozbujała wówczas akcja rewizjonistyczna wrogich Polsce sąsiadów przeciw t. zw. korytarzowi Pomorskiemu, wywołała konieczność szybkiego mobilizowania całego społeczeństwa dla obrony naszej zagrożonej pozycji na Wybrzeżu, oraz gromadzenia wszelkich środków dla tej obrony. Pod tym hasłem odbył się zjazd gdyński, który dał Lidze olbrzymi program prac w dziedzinie morskiej, kolonjalnej i żeglugi śródlądowej, a zarazem wprowadził do statutu nowe formy organizacyjnej, zapewniające jej stały rozrost. Uchwalona na zjeździe tym zmiana nazwy Ligi — *na Ligę Morską i Kolonjalną* stanowiła już tylko zwykłą konsekwencję zmian statutu oraz rozszerzenia celów i zadań samej organizacji, przeprowadzonych już zasadniczo na I zjeździe w Katowicach, a obecnie uzupełnionych tylko dodatkowemi przepisami. Prezesem Rady Głównej został wybrany na zjeździe — wiceminister J. Kożuchowski, zaś Zarządu — gen. G. Orlicz-Dreszer. Wprowadzony do życia organizacji zwyczaj dorocznych „dwutygodni propagandy", urządzanych od roku 1929 w całej Polsce przez wszystkie placówki Ligi, spopularyzował jej działalność, a zarazem pogłębił w społeczeństwie znaczenie morza dla niepodległości i niezależności gospodarczej kraju. Jednak brak opracowań drukowanych, któreby docierały do szerokiego ogółu i informowały go gruntownie o tych sprawach, stanowił poważną lukę w dotychczasowych poczynaniach Ligi; gdyż mies. „Morze" — choć ukazywał się już w znacznie zwiększonym nakła-



Przystań Ligi Morskiej i Kolonjalnej we Włodawie

dzie 20 — 40 tys. egz. i zawierał 32 kolumny dużego formatu — nie zadawalał jednak zapotrzebowań członków Ligi, szukających rozwiązania dla najrozmaitszych tematów z rozległej dziedziny spraw morskich czy kolonjalnych. Lukę tę zaczął wypełniać stopniowo instytut wydawniczy Ligi, powołany do życia w 1931 r.; jego staraniem ukazało się już w ciągu pierwszego roku 9 ciekawych broszur, które ponadto zostały wydane zbiorowo w książce p. t. „Przez rzeki i morza do kolonij". O potrzebie tego rodzaju wydawnictw najlepiej świadczył fakt, iż zostały one szybko wyczerpane całkowicie ,wymagając drugich, a nawet trzecich nakładów. To też IV walny zjazd delegatów, zwołany do Lwowa na dzień 25 — 27 czerwca 1932 r. wykazał całkowitą słuszność zasad organizacyjnych i metod pracy, wprowadzonych przez zjazd gdyński. Po raz pierwszy władze Ligi przyszły na zjazd z poważnym dorobkiem, będącym wynikiem planowej i konsekwentnej działalności wszystkich jej ogniw organizacyjnych; po raz pierwszy w dziejach Ligi Rada i Zarząd Główny dały ogółowi delegatów i członków na zjeździe lwowskim drukowane sprawozdanie z bogatej działalności. Również zasługą władz Ligi, wybranych na zjeździe gdyńskim, było przeszczepienie jej działalności na ośrodki polskie zagranicą, które bardzo żywo i pozytywnie reagowały na sprawę polskiego morza już od pierwszych

dni niepodległości, lecz dopiero w roku 1931 zostały wciągnięte do planowej współpracy w szeregach Ligi; szczególnie ośrodki emigracji polskiej w Stanach Zjednoczonych Am. Płn. rozwinęły bardzo energiczną działalność na rzecz polskiego morza, przyczyniając się wydatnie do zahamowania wrogiej Polsce agitacji, jaką za oceanem prowadziły wrogie nam elementy.

Władze Ligi ugruntowały przytem przekonanie, że wszelkie jej poczynania będą skuteczne, o ile będą opierać się na własnej sile organizacyjnej. Sprawę tę podniósł już zjazd gdyński z 1930 r., gdy liczba członków wynosiła 27.450, zrzeszonych w 164 Oddziałach; w tym też kierunku poszły wysiłki Ligi i — mimo wzrastającego kryzysu światowego — dały dobre rezultaty. Zjazd lwowski wykazał choć powolny, lecz konsekwentny wzrost siły organizacyjnej Ligi, posiadającej wówczas 220 Oddziałów i kilkadziesiąt kół młodzieży, która z dużym zapałem zaczęła garnąć się do pracy ligowej, wnosząc do niej nowy wartościowy czynnik i nowe potrzeby organizacyjno-propagandowe.

Jednak stosowane dotychczas w akcji propagandowej Ligi metody i środki straciły dużo ze swej siły atrakcyjnej, wobec czego należało szukać nowych założeń dla wzmocnienia propagandy, dla której obchody rocznicy odzyskania dostępu do morza, bitwy pod Oliwą czy „dwutydzień propagandy" nie dawały już skutecznych wyników. Należało zatem szukać żywszych haseł i praktycznego zbliżenia ogółu z morzem, należało ułatwiać mu bezpośrednie zetknięcie się z wybrzeżem i Gdynią, stanowiącą mimowoli najlepszą propagandę. Że na taką akcję oczekiwało społeczeństwo, potwierdziło pierwsze „Święto Morza", które ściągnęło w lecie 1932 r. przeszło 100 tys. osób do Gdyni z całej Polski i odrazu stało się nieodzowną tradycją, wprowadzoną już na zawsze do corocznego programu prac Ligi, jako jeden jego ważny punkt. Również znacznie wykroczyły poza ramy pracy wewnętrznej i inne większe imprezy, urządzane w roku 1932-im, a zatem „dwutydzień propagandy" i 50-lecie wyprawy St. Rogozińskiego do Kamerunu, którego obchody, urządzane w całym kraju, wydatnie przyczyniły się do popularyzacji zagadnień kolonjalnych w społeczeństwie, zaś broszury St. Zielińskiego o Rogozińskim i Słownik pionierów kolonjalnych — stały się źródłem zainteresowań i indagacyj korespondentów pism zagranicznych w Warszawie. W roku następnym

w dziedzinie propagandy zostały dokonane dalsze jeszcze i nowe posunięcia: cykle odczytów, kursy dla działaczów Ligi, organizacja obchodów rocznicy 10 lutego, dwumiesięczny objazd propagandowy orkiestry marynarki wojennej po Polsce, wystawa malarska „Ziemia Pomorska i morze w sztuce polskiej" i wreszcie — urządzany po raz pierwszy — wielki spływ „Przez Polskę do Morza", który ściągnął uwagę nietylko świata sportowego, ale i całego społeczeństwa, popularyzując turystykę wodną i sporty wodne.

Tak duży rozmach w pracach Ligi, świadczący o wielkiej jej żywotności, oraz o popularności głoszonych przez nią haseł, wymagał ciągłej koordynacji i usprawniania całego aparatu organizacyjnego Zarządu Głównego i Zarządów Okręgów, obarczonego dużą ilością zadań przez ostatnie walne zjazdy: w Gdyni i Lwowie. Praktyczny i rzeczowy rozdział funkcyj, oraz obowiązków w Zarządzie i Wydziałach czy Komisjach, stanowiących stałe jego organy w pracach programowych, pozwolił sprostać zadaniom i podnieść wydajność prac we wszystkich jej działach.

W tak uregulowanym stanie rzeczy rozwój organizacji odbywa się już w tempie przyśpieszonem, a w niektórych okolicach karju przyjmuje wręcz charakter ruchu żywiołowego, który wciąga do szeregów Ligi nietylko inteligencję, ale również sfery robotnicze i włościańskie, świadcząc zarazem wymownie, że stajemy się naprawdę państwem i narodem morskim.

To też dużym sukcesem władz Ligi i jej działaczów był V walny zjazd delegatów, który odbył się w czasie 25—27 maja 1933 r. przy udziale 300 delegatów, reprezentujących już 450 Oddziałów; zjazd ten był przytem żywą propagandą spraw żaglugi śródlądowej, bowiem odbywał się na 3-ch statkach, płynących Wisłą na trasie Warszawa-Gdańsk-Gdynia, skupiając przez cały czas uwagę społeczeństwa i podkreślając znaczenie królowej rzek polskich dla naszego gospodarstwa narodowego. Otwarty na Ratuszu w Warszawie w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, został zakończony ten atrakcyjny zjazd plenarnem posiedzeniem w Gdyni.

Nie mniejszym sukcesem Ligi było również „Święto Morza" 1933 r., które odbyło się tym razem na całym terenie Polski i we wszystkich ośrodkach polskich zagranicą. Było ono im-



Z uroczystości „Święta Morza“ w Bochni

ponującą manifestacją wszystkich bez wyjątku Polaków, protestujących przeciwko niemieckim tendencjom rewizjonistycznym masowem nadsyłaniem do Zarządu Głównego L. M. K. wymownych rezolucyj, których liczba doszła do 31.709 i obejmuje 29 wielkich tomów, stanowiących dziś poważny dokument historyczny.

Drugi zjazd gdyński obciążył Ligę nowemi trudnemi obowiązkami, a przedewszystkiem zorganizowaniem i podjęciem zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, przekazanej Lidze decyzją Rządu, oraz planowem rozszerzeniem prac Ligi na młodzież. Te nowe działy prac, choć odciągnęły czasowo władze Ligi, nie umniejszyły jednak tempa prac w innych dziedzinach. Druga połowa 1933 r. w znacznej części poświęcona opracowaniu planu działania w zakresie F. O. M. i młodzieży, oraz zorganizowaniu odpowiedniego aparatu, który z początkiem 1934 r. zaczął już funkcjonować normalnie, posiadając swe agenty i w Zarządzie Głównym i na wszystkich szczeblach organizacyjnych w terenie. Na te nowe działy została nastawiona również działalność Komisji Wydawniczej Zarządu Głównego, która tylko w okresie od września 1933 r. do sierpnia 1934 r. wypuściła łącznie dwadzieścia kilka broszur i książek, wzbogacając znacznie dział wydawniczy Ligi szeregiem cennych wydawnictw, niezbędnych w tych rozległych pracach Ligi, jak wykazały zapo-



Fragment z poświęcenia łodzi w Rozwadowie

trzebowania z terenu, który pochłonął w ciągu ostatniego roku łącznie ponad 550 tys. egzemplarzy samych tylko broszur i książek. Miesięcznik „Morze" — choć w końcu 1933 r. doszedł do 80 tys. nakładu, zaś w końcu 1934 r. — do 130 tys. — wobec znacznego rozrostu organizacji, oraz rozszerzenia terenów działania i zainteresowań Ligi, nie mógł już spełnić swych zadań zwłaszcza w stosunku do bardzo różnorodnego elementu czytelników. Przyszedł mu w sukurs od lutego 1934 r. drugi miesięcznik „Polska na Morzu", oraz kwartalnik „Sprawy morskie i kolonjalne", którego pierwszy numer ukazał się w 3-im kwartale 1934 r. Nakład numeru grudniowego „Polski na morzu" wyniósł 110 tys. egzemplarzy.

Z dużą troską podchodzono również do spraw wewnętrzno-organizacyjnych, doprowadzając w maju 1934 r. do pomyślnego końca organizację wszystkich 16 Okręgów, zapoczątkowaną po pierwszym zjeździe gdyńskim. Liczba 1100 Oddziałów i około 1200 Kół Szkolnych, którą zamknął się rok 1934, jest bezsprzecznie wynikiem tej troski, a zarazem niezwykłym sukcesem przodowników pracy ligowej, których szeregi zostały znacznie wzmocnione twórczemi jednostkami na pierwszym zjeździe gdyńskim.

Dużo wysiłku i pracy w ostatnim roku wymagały sprawy kolonjalne, w których przeszła już Liga od studjów i badań do



Propaganda haseł LMK w Radomiu

poczynań praktycznych na terenach zamorskich. W połowie 1934 r. Liga zakupiła w Brazyljii około 7000 ha ziemi w t. zw. Rezerwacie Indyjskim w stanie Parana, gdzie ma się rozpocząć w najbliższym czasie planowa kolonizacja emigrantów z Polski. Równocześnie zostały nawiązane przez Ligę korzystne stosunki z Afryką, a szczególnie z Liberją, do której na podstawie umowy z jej rządem mamy możność wysyłania plantatorów z Polski.

Już w roku 1934-ym zostały uruchomione przez Zarząd Główny stałe letnie obozy nadmorskie i nad jeziorem Narocz, przez które w ciągu pierwszego sezonu przeszło ponad 10 tys. osób; równocześnie została podjęta akcja wycieczek popularnych do Gdyni, na które złożyło się w sumie dwadzieścia kilka pociągów, uruchomionych z różnych miejscowości Polski.

Akcja wycieczek wywołała potrzebę własnego schroniska w Gdyni, do budowy którego poczynione zostały już duże przygotowania i zgromadzone pewne fundusze. Stał się również tradycyjną doroczną imprezą spływ do morza, który — mimo powodzi — odbył się i w 1934 r. pod nazwą „Cała Polska do Morza" na tej samej trasie, co i w pierwszy t. zn. do Gdyni. Trzecie doroczne „Święto Morza" 1934 r., urządzane w całej Polsce i połączone ze zlotem młodzieży w Gdyni, spełniło dwa hasła: ofiarności społeczeństwa w gromadzeniu środków na obronę

morską i zwrócenia młodzieży frontem do morza. Płyną więc coraz to większe kwoty na Fundusz Obrony Morskiej i rosną szeregi Kół Szkolnych L. M. K.

Jeżeli władze centralne Ligi są w stanie podołać tym rozległym zadaniom, to dlatego, iż najlepsze poparcie i mocną podstawę dla swych prac znajdują w intensywnej działalności Okręgów i Oddziałów, którym skoordynowane wysiłki organizacyjne pozwoliły w znacznym stopniu przejąć cały trud akcji propagandowo-organizacyjnej w terenie. Przytem oparcie wszelkich poczynań Ligi na własnej sile organizacyjnej daje jej ten moralny atut, który zapewnia powodzenie każdej podjętej akcji.

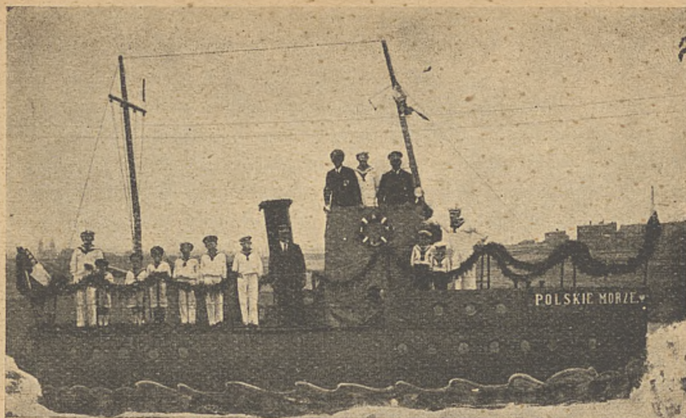
ORGANIZACJA — CELE I ZADANIA LIGI

Liga Morska i Kolonjalna jest organizacją społeczną, która postawiła sobie za zadanie wciągnięcie najszerszych mas społeczeństwa do pracy na morzu i do pełnego wykorzystania naszego dostępu do morza dla rozwoju gospodarczego Rzeczypospolitej.

Działalnością swoją obejmuje Liga cały obszar Państwa Polskiego oraz Polaków na obczyźnie. Ogniwa organizacyjne Ligi znajdują się we wszystkich województwach i powiatach, a w niektórych dzielnicach kraju sieć organizacyjna dociera do gmin wiejskich. Poza granicami Państwa istnieją T-wa Przyjaciół Morza Polskiego w Stanach Zjednoczonych A. P., w Kanadzie, w Ameryce Południowej, w Mandżurji, Australji, Francji, Czechosłowacji, Austrji i w Niemczech. Organizacja liczy dziś ponad 1.300 Oddziałów, ponad 1.200 Kół Szkolnych i przeszło 300.000 członków.

Działalność programowa organizacji idzie zasadniczo w 4 kierunkach, których odzwierciedleniem są 4 wydziały Zarządu Głównego:

Wydział Propagandy Marynarki Wojennej uświadamia całe społeczeństwo o roli i znaczeniu Marynarki Wojennej, głosząc hasło Polski silnej na morzu. Organizuje on również i prowadzi zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej. Zbiórka ta przekazana została Lidze uchwałą Rady Ministrów w r. 1933, po zlikwidowaniu Komitetu Floty Narodowej. Fundusz Obrony Morskiej (FOM) jest wydzielony z majątku ogólnego Ligi. Zbiórka ta nie



Z uroczystości „Święta Morza“ w Rudzie Śląskiej

jest obciążona żadnemi wydatkami administracyjnemi — koszty te pokrywa Liga z własnych funduszów.

Wydział Morski współdziała czynnie w rozbudowie żeglugi morskiej, portów oraz handlu i rybactwa morskiego, popiera rozwój przemysłu portowego i przetwórczego na wybrzeżu, opiekuje się ludnością wybrzeża pod względem oświatowym i gospodarczym, jak również marynarzami i robotnikami portowymi.

Wydział Kolonjalny dąży do nawiązania i utrzymania ścisłej łączności z wychodźtwem polskiem, głosi hasło rewizji mandatów kolonjalnych, popiera próby nawiązania bezpośredniej współpracy gospodarczej między Polską i krajami kolonjalnemi, popiera planowe osadnictwo zamorskie, dąży do pozyskania terenów dla zamorskiej ekspansji ludzkiej i gospodarczej.

Wydział Żeglugi Śródlądowej współdziała w rozbudowie i eksploatacji dróg wodnych śródlądowych. W szczególności zaś do zadań Wydziału należy inicjatywa w zakresie budowy i utrzymywania dróg wodnych w dobrym stanie, czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu i ulepszaniem istniejących dróg wodnych, oraz opieka nad żeglarzami śródlądowymi, zapewnianie im pomocy ze strony Państwa i stworzenie im takich warunków, aby mogli pra-

cować z korzyścią dla gospodarstwa narodowego — w pierwszym rzędzie przez ożywienie tętna życia gospodarczego.

„Święto Morza". Pragnąc wzbudzić żywe zainteresowanie dla głoszonych przez siebie haseł — Liga Morska i Kolonjalna, począwszy od roku 1932, organizuje corocznie „Święto Morza". Obchodzone jest ono na obszarze całej Rzeczypospolitej i we wszystkich środowiskach polskich zagranicą w dniu 29 czerwca. „Święto Morza" w roku 1934 miało 3 hasła naczelne:

1) Zjednanie całego społeczeństwa na rzecz powszechnej akcji zbiórkowej na Fundusz Orony Morskiej (konto F.O.M. w P.K.O. Nr. 30.680).
2) Mobilizację młodego pokolenia pod hasłem służby Polsce na morzu.
3) Wydatne zwiększenie stanu organizacyjnego L.M.K.

Akcja obozowa. Pragnąc umożliwić członkom Ligi Morskiej i Kolonjalnej pobyt nad morzem za minimalną opłatą — Zarząd Główny organizuje, począwszy od 1934 r., obozy nadmorskie.

Obozy te są kilku rodzajów: a) *powszechne* — dla wszystkich członków LMK (opłata z 1-tygodniowy pobyt wynosiła — zł. 22.50, za 2-tygodniowy pobyt — zł. 45.00; dochodzą do tego koszty przejazdu koleją za 50% zniżką); b) *instruktorski* — dla kandydatów, zgłoszonych przez Okręgi i Oddziały (opłata za 4-tygodniowy pobyt wynosiła 80 zł. + przejazd koleją za 80% zniż-



Wykład o żeglarstwie



Apel poranny w obozie

ką); 3) *szkolny* — dla członków Kół Szkolnych IMK (opłata za 4-tygodniowy pobyt zł. 50 + przejazd koleją za 50% zniżką). Ponadto zorganizowany był propagandowo - żeglarski *obóz młodzieży* nad jeziorem Narocz. Obóz ten dostępny był dla młodzieży szkolnej od lat 12 wzwyż. Koszt 4-tygodniowego pobytu wyniósł zł. 45 + przejazd za 50% zniżką kolejową.

Wycieczki nad morze. Liga Morska i Kolonjalna organizuje w okresie lata popularne wycieczki do Gdyni. Kilkadziesiąt pociągów popularnych, w/g zgóry ustalonego planu, wyrusza ze wszystkich większych ośrodków Polski nad morze. Koszt uczestnictwa wynosił od osoby zł. 18 gr. 50 bez względu na stację, z której uczestnik wyrusza do Gdyni. Za wymienioną wyżej kwotę każdy uczestnik otrzymywał: przejazd koleją do Gdyni i spowrotem, zakwaterowanie przez jedną noc w Etapie Emigracyjnym, zwiedzanie miasta i portu (od strony morza na holowniku), wycieczka morska okrętem na Hel i spowrotem.

Spływ do morza. Rok rocznie odbywa się również pod egidą Ligi Morskiej i Kolonjalnej wielki spływ wioślarzy, żeglarzy i kajakowców, płynących wodami śródlądowemi do morza. W roku 1933 spływ zgromadził tysiąc łodzi wszelkiego rodzaju i ponad 2.000 uczestników.

Udział w spływie mogli brać wszyscy członkowie LMK liczą-



Przed startem

cy ponad 16 lat. Każdy uczestnik wpłacał 15 zł. na koszty przejazdu do Gdyni z miejsca zamieszkania, przewozu łodzi i zakwaterowania. Wyżywienie przez cały czas spływu — na własny koszt uczestnika.

Akcja wydawnicza. Liga Morska i Kolonjalna wydaje w chwili obecnej 4 pisma perjodyczne. Są to miesięczniki *„Morze"*, *„Szkwał"* i *„Polska na morzu"*. Czwartem czasopismem jest kwartalnik *„Sprawy morskie i kolonjalne"*. „Morze" otrzymują bezpłatnie wszyscy członkowie rzeczywiści (za 1 zł. składki miesięcznej — 1 egz. „Morza"). „Polska na morzu" rozsyłana jest bezpłatnie wszystkim członkom zbiorowym, opłacającym 10 gr. miesięcznie. Prócz tego ukazują się nakładem Ligi książki i broszury o charakterze propagandowym i naukowym oraz beletrystycznym. Wszystkie działy pracy programowej znajdują swe odzwierciedlenie w tych wydawnictwach, które stają się niezbędne dla każdego, kto chce zorjentować się w całokształcie zagadnień morskich. Przystępne ceny powodują, że wydawnictwa Ligi docierają do najszerszych mas społeczeństwa.

Jak z tego krótkiego przeglądu prac wynika, LMK jest organizacją, która prowadzi ożywioną działalność we wszelkich dziedzinach, związanych z morzem, zapewniając członkom swym — przy minimalnych opłatach — bardzo poważne korzyści. *Liga jest organizacją społeczną, grupującą wszystkich ludzi dobrej*

woli, stojących na gruncie ideologji organizacji. Składka miesięczna wynosi od 10 gr. do 1 zł.

Każdy obywatel powinien być członkiem LMK.

Zapisy na członków przyjmują Oddziały LMK, znajdujące się we wszystkich większych ośrodkach na obszarze Rzeczypospolitej.

ADRESY OKRĘGÓW L. M. K.

1. Okręg LMK. Białostocki w Białymstoku, ul. Br. Pierackiego 10, tel. 3-18.
2. „ Krakowski w Krakowie, Rynek, Główny Odwach, tel. 177-50.
4. „ Lwowski we Lwowie, inż. Liberat Krasucki, Urząd Wojewódzki.
5. „ Łódzki w Łodzi, ul. Andrzeja 3, tel. 256-66.
6. „ Nowogródzki w Nowogródku, Urząd Wojew.
7. „ Poleski w Brześciu n/Bugiem, ul. Dąbrowskiego 49, tel. 33.
8. „ Pomorski w Toruniu, ul. Łazienna 2.
9. „ Poznański w Poznaniu, ul. Fredry 7, Zamek-Masztalarnia.
10. „ Radomsko-Kielecki w Radomiu, ul. Sienkiewicza 5.
11. „ Stanisławowski w Stanisławowie, ul. 3 Maja 3.
12. „ Tarnopolski w Tarnopolu, ul. Tarnowskiego 3, tel. 200.
13. „ Warszawski w Warszawie, ul. Widok 10, parter, tel. 297-47.
14. „ Wołyński w Łucku, Państwowy Bank Rolny.
15. „ Wileński w Wilnie, ul. Mostowa 3a.
16. „ Zagłębia Węglowego w Katowicach, ul. Jagiellońska, IV p. pokój 874, Gmach Wojew.
17. „ Wojewódzki w Warszawie, ul. Widok 10, parter, tel. 279-05.
18. Delegatura Okręgu Lwowskiego w Jarosławiu, Wojskowy Sąd Rejonowy.



Najmłodsi członkowie LMK

EKSPOZYTURA BIURA ZARZĄDU GŁÓWNEGO W GDYNI

Rozwój prac Ligi Morskiej i Kolonjalnej wykazał konieczność powołania na terenie wybrzeża, tam, gdzie ześrodkowuje się całość morskich zagadnień Polski, w Gdyni, organu mającego z ramienia Biura Zarządu Głównego LMK. załatwiać wszelkie prace, dotyczące działalności Zarządu Głównego na miejscu, na wybrzeżu polskiem łącznie z Gdynią i Gdańskiem i terenem przymorskim.

W uzględnieniu tej konieczności Zarząd Główny LMK założył w Gdyni Ekspozyturę Biura Zarządu Głównego z zadaniami:

a) ujęcie w należyte ramy organizacyjne ruchu wycieczkowego nad morze,

b) ustalenie terminów przyjazdu poszczególnych wycieczek,

c) przyjmowanie i opieka nad wycieczkami,

d) ustalanie programu pobytu wycieczek,

e) informacje i użyczanie przewodników dla wycieczek,

f) prace związane ze „Świętem Morza“,

g) organizacja wycieczek bliższych i dalszych na statkach morskich,

h) współpraca w organizowaniu i opieka nad obozami nadmorskiemi dla dorosłych i dla młodzieży,

i) informowanie o warunkach osiedlania się w Gdyni,

j) informowanie o stanie i rozwoju poszczególnych zagadnień morskich, związanych z naszemi portami i wybrzeżem,

k) czuwanie nad sprawnem załatwianiem wszelkich spraw, związanych z działalnością Ligi na terenie całego wybrzeża.

Ponieważ hasła rzucane przez Ligę spowodowały masowe wyjazdy w miesiącach letnich, okręgi będą musiały zawczasu ułożyć sobie terminy wyjazdów organizowanych przez okręgi i oddziały wycieczek nad morze i podać je jaknajrychlej do wiadomomości Zarządu Głównego, aby Ekspozytura Biura w Gdyni mogła na czas wszystko przygotować.

KOŁA SZKOLNE L. M. K.

Dla przeprowadzenia akcji propagandowej wśród młodzieży szkolnej i zorganizowania jej w szeregach LMK Zarząd Główny powołał do życia nową komórkę organizacyjną: *Komisję dla Spraw Młodzieży*. Istniejąca od października 1934 r. Komisja ta podjęła pracę wśród młodzieży, dążąc przedewszystkiem do rozszerzenia sieci *kół szkolnych LKM.*, których zadaniem jest propaganda morza polskiego wśród młodego pokolenia oraz pogłębianie wiadomości o naszych sprawach morskich. Dzięki energicznej akcji tej Komisji, *liczba kół szkolnych*, wynosząca przedtem niespełna 200, w *końcu 1934 r. wzrosła do 1.000, obejmując około 100.000 członków.* Każdy dzień przynosi teraz wiadomości o nowych kołach, zorganizowanych w różnych częściach kraju. Najliczniej reprezentuje się województwo lwowskie, na obszarze którego istnieje przeszło 150 kół, po niem idzie wojew. lubelskie, liczące ok. 130 kół, dalej wojew. warszawskie — ok. 100, nowogródzkie — ok. 70, łódzkie — ok. 70; na pozostałe województwa przypada mniej więcej po 50 kół.

Prace swoje Komisja podzieliła na szereg referatów, obejmujących różne zagadnienia. A więc *referat Organizacyjny* opracował specjalny *regulamin dla kół szkolnych*, informujący o tem, jak należy przystąpić do zawiązania koła, jakie obowiązki członkowie kół mają do spełnienia, jakie są uprawnienia członków. Dla zorjentowania kół, jakie prace mogą być przez nie podejmowane, opracowano *wytyczne programu pracy kół szkolnych*, z których koła mogą sobie wybrać zagadnienia, najbardziej je interesujące.

Założenie ewidencji kół pozwala na łatwe zorjentowanie się, w jakiem tempie koła te wzrastają. Nadto referat ten zorganizował szereg konferencyj w miastach wojewódzkich, na których miejscowe nauczycielstwo zostało poinformowane o zamierzeniach Komisji i przyrzekło swoje poparcie i współpracę.

Referat Propagandowo - Wydawniczy zajmuje się sprawami *wydawnictw dla młodzieży* z zakresu naszych zagadnień morskich. Opracował on broszurę p. t. „ABC o morzu", w której znajduje się zbiór podstawowych wiadomości o naszem morzu, wybrzeżu, marynarce wojennej i handlowej, o Gdyni i t. d. Obecnie referat ten przygotowuje plan bibljoteczki morskiej dla młodzieży. Staraniem tegoż referatu zakupiony został epidjaskop i komplety pocztówek, które wypożycza się szkołom warszawskim do ilustrowania odczytów. Dzięki inicjatywie tego referatu prowadzona jest akcja propagandowa przez radjo przez nadawanie odpowiednich słuchowisk i pogadanek.

Referat Wychowania Wodnego przygotował *plan wychowania wodnego*, którym objęto młodzież kół szkolnych od 8-go do 19-go roku życia. Wychowanie wodne jest usystematyzowaną pracą w kołach LMK., tak ułożoną, aby odpowiadała wiekowi młodzieży i jej zainteresowaniom. Głównym jej tematem jest wyrobienie świadomości o potrzebie morza. Dąży się do tego zarówno przez wycieczki, modelarstwo, obozy nadwodne, jak i przez propagandę słowną. Pragnąc pozyskać dla przeprowadzenia akcji wychowania wodnego w kołach szkolnych odpowiednio przygotowanych nauczycieli, zorganizowano *kurs żeglarsko-instruktorski w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych*, gdzie kształci się nauczycielstwo z całej Polski. Kurs taki będzie się powtarzał w Instytucie corocznie, dając uczestnikom wiadomości teoretyczne i praktyczne z zakresu żeglarstwa.

Prace Komisji objęte są jeszcze przez referaty: *Turystyczno-Wycieczkowy, Kolonij i Obozów, Zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej* oraz *Współpracy z Młodzieżą Polską Zagranicą.*

Komisja nawiązała ścisły kontakt z Okręgiem Warszawskim LMK., dzięki czemu zorganizowane zostały konferencje opiekunów kół szkolnych warszawskich spośród nauczycielstwa oraz prezesów tych kół spośród młodzieży. W ten sposób zarówno młodzież, jak i nauczycielstwo miało okazję do wypowiedzenia się

i poruszenia wszelkich zagadnień, związanych z pracą w kołach. Z inicjatywy Komisji Okręg Warszawski powołał specjalną komórkę organizacyjną, której zadaniem będzie działać wśród młodzieży województwa warszawskiego. Jest to *Sekcja dla Spraw Młodzieży*, która działa w stałem porozumieniu z Komisją.

W okresie feryj letnich zorganizowano obozy dla młodzieży nad morzem, na Helu, w których wzięło udział 202 uczestników w 2-ch, 4-ro tygodniowych turnusach, oraz nad największem jeziorem Polski — Naroczą, gdzie dla pomieszczenia obozowiczów wybudowane zostały specjalne baraki. W 1934 r. prowadzono na obozie kurs dla żeglarzy i sterników, baczną zwracając uwagę na pływanie i ratownictwo. Pogadanki o ideologji i pracach Ligi dopełniały reszty. Obóz prowadził też owocną propagandę w kierunku zakładania kół LMK wśród miejscowej ludności, zbierał na F.O.M., urządził Święto Morza. Teren obozu nad jeziorem Narocz został zakupiony i będzie stanowił ośrodek szkolenia żeglarskiego członków kół szkolnych, gdzie corocznie 150 uczestników będzie miało możność otrzymać przeszkolenie żeglarskie zarówno teoretyczne jak i praktyczne.

Na wiosnę i w jesieni 1934 r. odbyły się wycieczki Wisłą do Modlina i Czerska, specjalnie na ten cel wynajętemi statkami. Przewieziono przeszło 3.000 młodzieży, przyczem kierownicy, prowadzący wycieczki z ramienia Komisji wygłaszali pogadanki, zaznajamiając młodzież ze znaczeniem dróg wodnych oraz ideami LMK. Akcja tych wycieczek była przeprowadzona tytułem próby, w dalszym ciągu zaś zostanie przekazana Sekcji dla Spraw Młodzieży Okręgu Warszawskiego.

Akcja zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej nie była dotychczas przeprowadzana wśród młodzieży, ze względu na przeciążenie szkół różnemi zbiórkami. Obecnie Komisja wysunęła wniosek o pociągnięcie młodzieży do świadczeń na ten cel, choćby w postaci minimalnych sum groszowych, z ograniczeniem okresu zbiórkowego do jednego miesiąca w roku. W roku 1935 pierwsza tego rodzaju zbiórka odbyła się w m. marcu.

Ponieważ okres uroczystości „Święta Morza“ przypada na czas wakacyj letnich, przeto Komisja dla Spraw Młodzieży zgłosiła projekt, aby młodzież obchodziła uroczyście dzień rocznicy odzyskania dostępu do morza, organizując w szkołach obchody. W ro-

ku 1935 nadano tym obchodom specjalnie uroczysty charakter ze względu na 15-tą rocznicę odzyskania dostępu do morza.

W skład Komisji wchodzą nauczyciele, reprezentujący wszystkie polskie organizacje nauczycielskie.

AKADEMICKI ZWIĄZEK MORSKI

Ogromne możliwości, jakie daje morze ludziom o pewnej przedsiębiorczości i pewnej dozie ryzyka życiowego, zadecydowały o konieczności powstania Organizacji, któraby wzięła za cel zwrócenie uwagi licznych rzesz młodzieży akademickiej na ten nowy teren pracy. Jako umocnienie i podnieta do wprowadzenia w życie idei, a także jako realny przykład poczynań w dziedzinie morskiej — było istnienie portu Gdyni i miasta Gdyni, floty handlowej i wojennej, przemysłu budowlanego na wybrzeżu, przemysłu rybnego i temu podobnych przejawów konsekwentnego realizowania założeń polskiej polityki morskiej.

Dotychczas daje się odczuwać zupełny brak fachowców w dziedzinach życia z morzem związanych. Nie mamy specjalistów handlu kolonjalnego, ani wykwalifikowanych agentów handlowych, którzyby potrafili towar nasz umieścić korzystnie na egzotycznych rynkach. Nie mamy prawników, orjentujących się dostatecznie w prawie morskiem. Nie mamy inżynierów, którzyby mogli rozwinąć rodzime budownictwo okrętowe w Gdyni. Nie mamy uczonych, badaczy morza i krain egzotycznych, podróżników i pionierów kolonjalnych, którzyby pracą swą i życiem przyczynili się do umocnienia stanowiska Rzeczypospolitej.

Nie mamy wreszcie takiego zastępu ludzi pełnych życia, ludzi śmiałych, którzy podniosą prywatną inicjatywę nad morzem, na morzu i za morzami.

Cele Akademickiego Związku Morskiego sprowadzają się do jaknajszerszego zainteresowania młodzieży akademickiej sprawami morza i kolonij; do zwrócenia uwagi na nowe, nieznane dotychczas w życiu polskiem tereny pracy, tereny pracy ciekawej i dającej zadowolenie.

Jako skutek tych zainteresowań będzie wytworzenie nowych kadr młodych działaczy społecznych, uświadamiających szerokie warstwy społeczeństwa o korzyściach, płynących z morza i jego

wykorzystania. Naturalną koleją rzeczy działacze ci swoje doświadczenie i pracę ofiarują *Lidze Morskiej i Kolonjalnej*.

Cele swe Akademicki Związek Morski osiągnąć chce przez uzupełnienie fachowe studjów, otrzymywanych przez młodzież akademicką na uczelniach. Przez prowadzenie szerokiej propagandy spraw morza i kolonij i propagowanie naszych portów i wybrzeża na terenach państw, mogących zainteresować się Gdynią. I wreszcie przez czynnik tak frapujący, jakim jest udostępnienie sportu żeglarskiego większości młodzieży akademickiej.

Akademicki Związek Morski posiada organizację terytorjalną, obejmując swemi Oddziałami w środowiskach akademickich obszar Rzeczypospolitej wraz z Wolnem Miastem Gdańskiem. Ponadto nawiązuje on łączność z młodzieżą polską na obczyźnie, oraz z młodzieżą sąsiednich państw sprzymierzonych.

Akademicki Związek Morski R. P. powstał w roku 1932. Grupa członków A. Z. S. — Gdańsk wystąpiła do władz centralnych A. Z. S. z propozycją wydzielenia sportu żeglarskiego w jeden ogólnopolski żeglarski klub akademicki. Jako motywy podano konieczność wyodrębnienia tak ważnej dziedziny sportu, sportu kształtującego charakter ludzi, a mogącego jednocześnie obudzić głębsze zainteresowania — w osobną organizację. Starania te nie odniosły jednak pożądanego skutku i wówczas postanowiono stworzyć odrębną organizację pod nazwą: Akademicki Związek Morski.

Pierwszy Oddział powstał w Krakowie, następne kolejno: w Warszawie, Lwowie, Gdańsku, Poznaniu, Wilnie, Lublinie i Gdyni. Ponadto wyłoniono w Warszawie władzę naczelną Związku — *Zarząd Główny*.

W okresie początkowym istnienia Organizacji (rok 1932), praca Oddziałów obracała się dokoła wewnętrznej organizacji, oraz do propagandy haseł Związku na własnym terenie.

W roku 1932/33 potrafiono zainteresować celami Związku szereg wybitnych osobistości ze sfer państwowych, wynikiem czego było utworzenie *Komitetu Organizacyjnego Międzynarodowych Obozów Morskich A. Z. M.* Zadaniem Komitetu było gromadzenie potrzebnych funduszów na zakup taboru żeglarskiego oraz na organizację pierwszych Obozów Morskich. Na czele Komitetu stoi były Prezes Rady Ministrów Profesor Leon Kozłowski. Zebrane

fundusze pozwoliły na zakupienie czterech morskich jednostek pływających, mających być zaczątkiem floty sportowej Związku. Zorganizowano także obozy morskie, przez które przewinęło się około 350 akademików, w czem około 150 studentów z Węgier i Czechosłowacji. Obozy cel swój spełniły, gdyż dały bezpośredni rezultat w postaci licznego napływu nowych członków do poszczególnych Oddziałów.

Rok 1933/34 zaznaczył się wzmożoną pracą wewnętrzną Oddziałów, polegającą na urabianiu nowego materjału ludzkiego przez szerzenie wiadomości o morzu i sprawach morskich i kolonjalnych. Oddziały przeprowadziły szereg odczytów na tematy związane z celami Związku. Robiono próby ogłaszania konkursów otwartych dla ogółu młodzieży akademickiej na opracowanie pewnych zagadnień gospodarczych, związanych z naszą polityką morską. Pracowano także nad przygotowaniami do drugich obozów morskich. Urządzano teoretyczne wykłady oraz ćwiczenia praktyczne wiedzy żeglarskiej. Drugie obozy zostały przeprowadzone całkowicie na zasadach samowystarczalności, przyczem poczyniono wiele w kierunku zacieśnienia węzłów organizacyjnych pomiędzy A. Z. M. a Ligą Morską i Kolonjalną. We współpracy napotykano na szczere zrozumienie i pomoc. Jako realny skutek tego współżycia jest powołanie przy Zarządzie Głównym LMK. specjalnej Komisji dla spraw akademickich.

W roku bieżącym (1934/35) największy wysiłek skierowany jest ku ostatecznemu wyjaśnieniu sytuacji prawnej Związku na terenie Ministerstwa W. R. i O. P., oraz ku skrystalizowaniu oblicza ideowego, które musi być tak realne, jak realnemi są polskie poczynania na morzu, jak realnemi stają się poczynania w dziedzinie polityki kolonjalnej.

Oddziały A. Z. M.

1) Warszawa, 2) Poznań, 3) Kraków, 4) Lwów, 5) Lublin, 6) Wilno, 7) Gdańsk, 8) Gdynia.

Flota morska A. Z. M.

1) Wojewoda Pomorski, 2)Swarożyc, 3) Szkwał, 4) Poświst, 5) Dziewanna, 6) Marzanna, 7) Feluka.

Ogólna ilość członków — 900 osób.

Adres Zarządu Głównego A. Z. M. Warszawa, ul. Widok 10, parter.

DRUŻYNY ŻEGLARSKIE Z. H. P.

Kolebką harcerskiego żeglarstwa był Daleki Wschód. Jeszcze wtedy, kiedy na mapie Europy nie widniała odrodzona Polska, harcerze na wodach o obco brzmiących nazwach podnieśli polską banderę — na rzece Lań-czy-dze, na Zatoce Amurskiej, morzu Japońskiem.

Ci pierwsi harcerze-żeglarze, to Polska Drużyna Harcerska im. T. Kościuszki we Władywostoku, zawiązana w roku 1917.

Planową akcję o charakterze ściśle morskim podjęli harcerze w Charbinie i Władywostoku, zgrupowani w Hufcu Syberyjskim, w r. 1919, pod wodzą d-ra Józefa Jakóbkiewicza.

Zapoczątkowaną pracę unicestwiły jednak wydarzenia wojenne — rewolucja bolszewicka, konieczność konspiracji, a przedewszystkiem to, że większość harcerzy wstąpiła do szeregów polskich formacyj wojskowych.

W odrodzonej Polsce, członkowie byłego Hufca Syberyjskiego organizują w czasie wakacyj w latach: 1924, 1925, 1926, 1927 i 1928 obozy nadmorskie na Helu, szkoląc młodzież w sztuce żeglarskiej na własnem już morzu. W latach tych przeszło przeszkolenie żeglarskie 406 harcerzy w ciągu 210 dni, przebywając na 153 wyjazdach po zatokach Puckiej, Gdańskiej i morzu Bałtyckiem — 4.768 mil morskich.

Punktem zwrotnym w akcji żeglarskiej było powołanie z dniem 1 stycznia 1930 r. Referatu Drużyn Żeglarskich przy Wydziale Wychowania Fizycznego w Głównej Kwaterze Harcerzy.

Żywiołowy, ale „dziki" pęd młodzieży ku wodzie i morzu ujęto w karby programu, regulaminów, działania planowego. Zorganizowano więc kursy instruktorskie: jeden śródlądowy nad jeziorem Charzykowskiem, drugi morski, w ramach Ośrodka Morskiego w Jastarni, gdzie harcerze pływali na 42-tonowym jachcie „Junak", kapitanem którego był gen. Marjusz Zaruski. Rok ten dał harcerstwu 75 wyszkolonych żeglarzy.

Referat Drużyn Żeglarskich przekształcony zostaje na Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich, z hm. Witoldem Bublewskim jako kierownikiem. Kierownictwo opracowało trzyletni

plan pracy, kładąc główny nacisk na pracę morską, nie zapominając jednak o „zapleczu", o terenie pracy śródlądowej. W ciągu gu tych trzech lat następuje ogromny rozwój pracy żeglarskiej w harcerstwie. Mnożą się zastępy i drużyny żeglarskie, ilość wycieczek i wypraw stale wzrasta, powstają przystanie i ośrodki śródlądowe i t. p. Na wyprawach zagranicznych harcerze wyróżniają się, bijąc w zawodach żeglarzy o starej tradycji, Anglików, Francuzów i innych, zdobywając np. na Węgrzech pierwsze miejsce. W r. 1932 odbył się Międzynarodowy Zlot Skautów Wodnych w Garczynie na Pomorzu. Polacy, jako gospodarze, udziału w zawodach nie brali, ale swoją sprawnością, postawą i przeprowadzanemi ćwiczeniami górowali nad gośćmi.

Dzięki planowej i dobrze prowadzonej akcji harcerstwo żeglarskie zdobywa sobie uznanie naczelnych władz harcerskich, państwowych i społecznych, nawiązuje współpracę z Ligą Morską i Kolonjalną, Akademickim Związkiem Morskim i innemi pokrewnemi organizacjami. Kierownictwo Harc. Druż. Żegl. wydało szereg fachowych podręczników żeglarskich, które znacznie ułatwiają szkolenie, a dzięki intensywnie prowadzonej akcji wyszkoleniowej, stało się harcerstwo organizacją przodującą na terenie pracy wodnej polskiej młodzieży. Rok 1934-ty zamknął pierwszy etap. Plan 3-letni został w 100% wykonany.

Jak się przedstawia stan obecny?

Harcerzy-żeglarzy jest obecnie przesło 5.000, ilość taboru wynosi około 900 jednostek pływających. Szkolenie na większą skalę umożliwiło zakupienie na wiosnę 1934 r. przez Kierownictwo Harc. Druż. Żegl. własnego taboru morskiego (dotychczas harcerstwo korzystało z taboru Ośrodka Morskiego P. U. W. F. i P. W. w Gdyni), a mianowicie: 275 tonowego szkunera, 10 jachtów przybrzeżnych jednego typu (Vingbot), łodzi motorowo-żaglowej o sile 35 H. P. oraz ślizgacza, rozwijającego szybkość 90 km/godz. W lecie ub. roku szkolenie morskie zakrojone było szeroko: przeszło je 40 harcerzy, na taborze własnym Harcerstwa w Ośrodku Morskim w Jastarni, oraz na taborze Ośrodka Morskiego w Gdyni, w zakresie stopni: żeglarza i żeglarza morskiego.

Trójturnusowy kurs morski w Jastarni posiadał własnych instruktorów-harcerzy, kurs gdyński szkolili oficerowie Marynarki Wojennej oraz gen. M. Zaruski, jako kapitan „Temidy I".

Największy dorobek, chluba harcerstwa — szkuner „Harcerz“ nie wyruszył jeszcze w tym roku na szersze wody, wobec konieczności przebudowy (był to szwedzki transportowiec), natomiast odbywali harcerze zagraniczne wyprawy na jachtach Ośrodka Morskiego w Gdyni. „Temida I“, „Temida II“ i „Junak“ z harcerskiemi załogami na pokładzie odwiedziły Kopenhagę w jednej podróży, a następnie „Temida I“, również z harcerską załogą, zawinęła do portów Sztokholmu i Rygi. Oprócz tego harcerze gdańskiej drużyny odwiedzili brzegi Szwecji na jachcie „Korsarz“, będącym własnością Jachtklubu gdańskiego. Nie na tem jednak kończy się zasięg harcerskiej bandery — gdzieś, daleko, opasuje nią świat dzielny harcerz gdyński, Władysław Wagner, na innych znowu wodach kontynuuje swą dalekomorską włóczęgę, harcerz dr. Korabiewicz. W samej Polsce, na rzekach, przejechali harcerze w r. 1934 1.000.000 kilometrów.

Tyle jest poza nami. A co jest przed nami, co niesie przyszłość? Przed harcerstwem jest nowy, trzyletni plan pracy żeglarskiej. Całkowite wywiązanie się z pierwszego planu pozwala przypuszczać, że i ten drugi zostanie spełniony. Czeka harcerstwo w pierwszym rzędzie rozbudowa i pogłębienie akcji żeglarskiej śródlądowej, będącej dotychczas na drugim planie, wobec intensywnej akcji morskiej. W związku z tem konieczna jest budowa ośrodków żeglarskich śródlądowych, oraz powiększenie ilości punktów postoju (przystani) na drogach rzecznych — co jest już w dużym stopniu wykonane. Szkuner „Harcerz“ niewątpliwie wyruszy na dalekie wyprawy, w pierwszym zaś rzędzie powiezie polskich żeglarzy na Międzynarodowy Zlot Starszych Skautów w Szwecji w r. 1935. Następnie zamierza harcerstwo powiększyć jeszcze swój tabor morski, rozbudować i zaopatrzyć w warsztaty swój Ośrodek Morski w Gdyni, wydać nowe podręczniki żeglarskie, mapy rzek, wprowadzić nowy rodzaj szkolenia, mianowicie na saperskich pychówkach, wprowadzić w drużynach budownictwo modeli jachtów, oraz dokonać wiele innych prac wewnętrzno-organizacyjnych.

Harcerstwo żeglarskie jest na dobrej drodze.

KAŻDY GROSZ ZŁOŻONY

NA

FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ

PRZEKUTY W SPIŻ DZIAŁ OKRĘTOWYCH – ZAPEWNI BEZPIECZEŃSTWO I DOBROBYT RZECZYPOSPOLITEJ

KONTO W P. K. O. Nr. 30.680

LIGA MORSKA I KOLONJALNA

SPÓŁDZIAŁA CZYNNIE:

w **utrwalaniu** panowania Rzeczypospolitej Polskiej nad Bałtykiem;

w **rozbudowie** żeglugi morskiej, portów oraz handlu i rybactwa;

w **utrzymywaniu** ścisłej łączności z wychodźtwem polskiem i w pozyskiwaniu terenów dla zamorskiej ekspansji ludzkiej i gospodarczej;

w **rozbudowie** i eksploatacji dróg wodnych, śródlądowych i wychowaniu wodnem społeczeństwa, a w szczególności młodzieży.

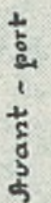
ZOSTAŃ CZŁONKIEM
LIGI MORSKIEJ
I KOLONJALNEJ!

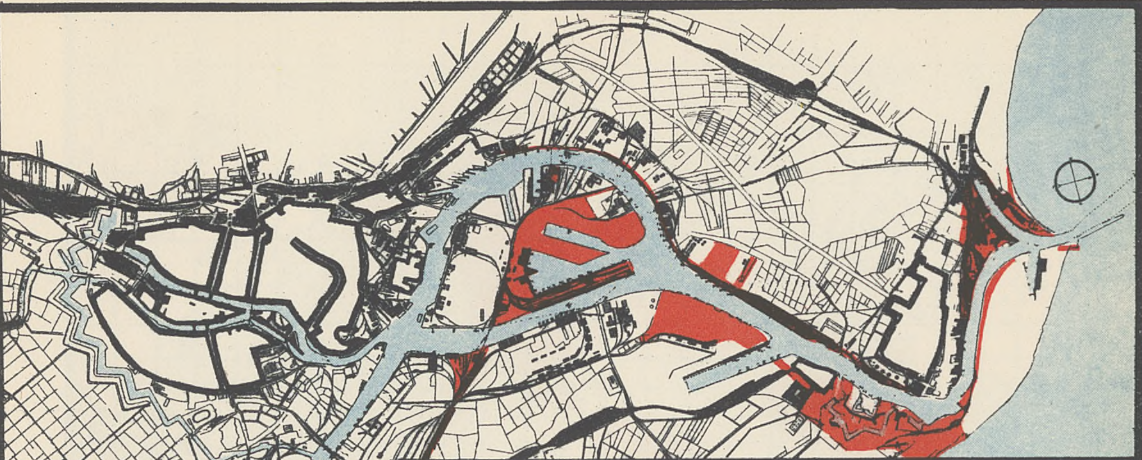
Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonjalnej
Warszawa, ul. Widok 10

MORSKA GRANICA POLSKI

MORZE BAŁTYCKIE
ZATOKA PUCKA
ZATOKA GDAŃSKA
ZALEW FRYSKI
NIEMCY
POLSKA
WOLNE MIASTO GDAŃSK
PRUSY WSCHODNIE
Karwia
Jastrzębia Góra
Rozewie
Hallerowo
Wlk. Wieś
Chłapowo
Żarnowiec
Krokowo
Zachpan
Swarzewo
Chałupy
Kuźnica
Jastarnia
Bór
Jurata
Hel
Dębek
Puck
Szpyrk
Rewa
Mechelinki
Pierwoszyno
Reda
Wejherowo
Rumja
Oksywie
GDYNIA
Kamienna Góra
Redłowo
Orłowo
Sopot
Oliwa
Wester-Platte
GDAŃSK
Martwa Wisła
Wisła
Lębork
Żukowo
Kartuzy
Nowy-Dwór
ELBLĄG
Tczew
Kościerzyna
Lipusz

PORT W GDYNI

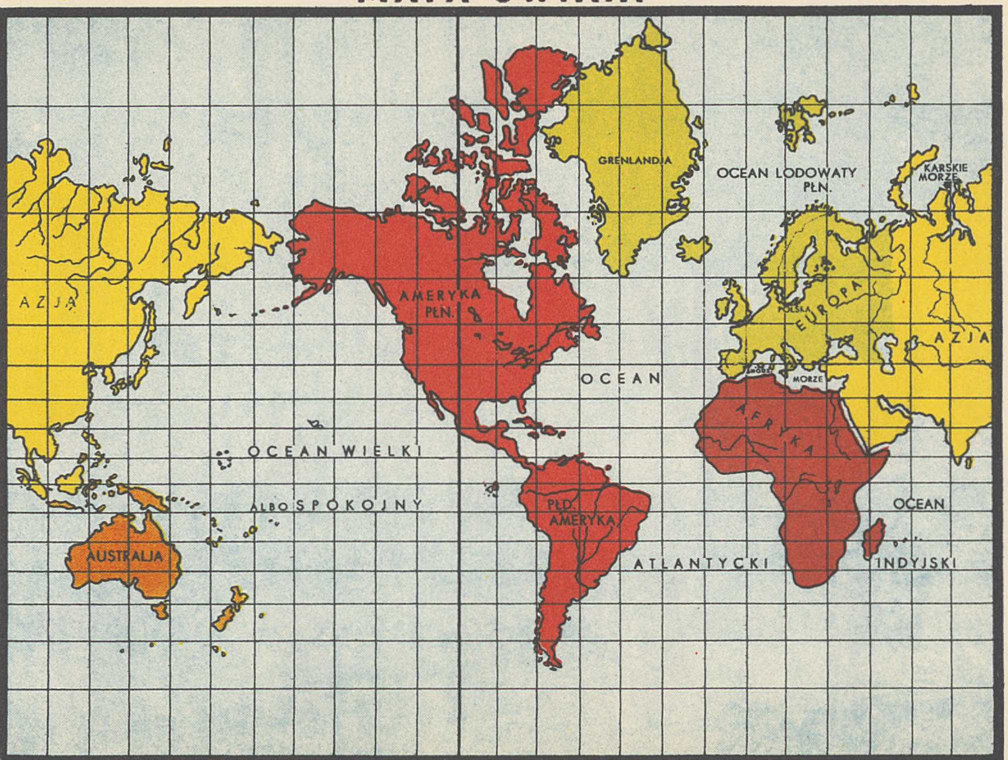

Kanał portowy
Kanał wejściowy
Avant - port
Morze Bałtyckie
Basen im. Min. Kwiatkowskiego I
Basen im. Marsz. Piłsudskiego II
Basen węglowy III
Basen południowy IV
Basen Prezydenta VI
PN
PD
Z
W



PLAN PORTU GDAŃSKIEGO

Budynki i tereny, należące do Rady Portu

MAPA ŚWIATA



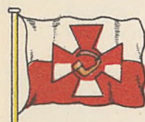
AZJA
GRENLANDJA
OCEAN LODOWATY PŁN.
KARSKIE MORZE
AMERYKA PŁN.
POLSKA
EUROPA
AZJA
OCEAN
MORZE
AFRYKA
OCEAN WIELKI
ALBO SPOKOJNY
PŁD. AMERYKA
OCEAN
AUSTRALJA
ATLANTYCKI
INDYJSKI

BANDERY I FLAGI POLSKIE
I W. M. GDAŃSKA


BANDERA WOJENNA


CHORĄGIEW PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ


BANDERA HANDLOWA


PROPORZEC


ZNAK WOJENNEGO OKRĘTU


FLAGA MINISTRA SPRAW WOJSKOWYCH

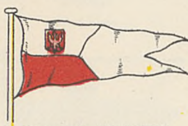

FLAGA SZEFA KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ


PROPORCZYK PREZYDENTA

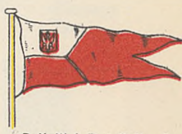

FLAGA WICE-ADMIRAŁA


FLAGA KONTR-ADMIRAŁA


FLAGA GENERAŁA WOJSK POLSKICH


PROPORCZYK KOMANDORA

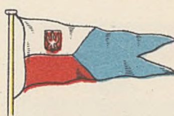

PROPORCZYK STARSZEGO NA REDZIE

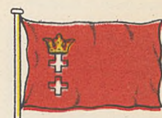

DYWIZJON I

DYWIZJONY


II


III

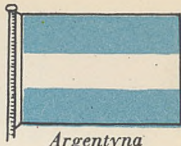

IV


W. M. GDAŃSK


Albanja
Wojenna


Albanja
Handlowa


Argentyna
Wojenna

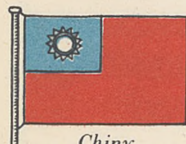

Argentyna
Handlowa

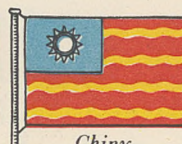

Austrja
Narodowa


Belgja
Wojenna i handlowa

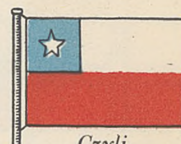

Brazylja
Wojenna i handlowa

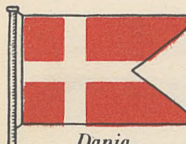

Bułgarja
Wojenna

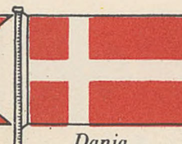

Chiny
Wojenna


Chiny
Handlowa


Czechosłowacja
Narodowa

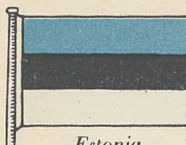

Czyli
Wojenna i handlowa


Danja
Wojenna

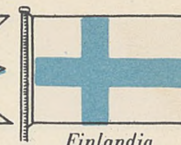

Danja
Handlowa

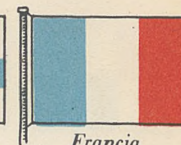

Ekvador
Wojenna


Estonja
Wojenna


Estonja
Handlowa


Finlandja
Wojenna


Finlandja
Handlowa


Francja
Wojenna i handlowa


Grecja
Wojenna i handlowa


Haiti
Wojenna i handlowa

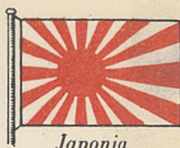

Hiszpanja
Wojenna

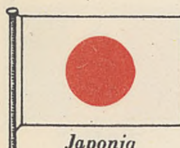

Holandja
Wojenna i handlowa


Italja
Wojenna


Italja
Handlowa


Islandja
Narodowa i handlowa


Japonja
Wojenna

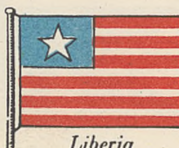

Japonja
Handlowa


Jugosławja
Wojenna

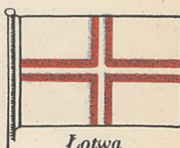

Kolumbja
Wojenna

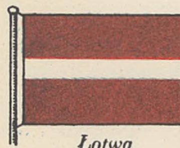

Kolumbja
Handlowa


Kuba
Wojenna i handlowa


Liberja
Wojenna i handlowa

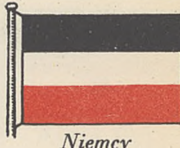

Litwa
Wojenna


Łotwa
Wojenna


Łotwa
Handlowa


Meksyk
Wojenna


Niemcy
Wojenna


Niemcy
Handlowa


Nikaragua
Wojenna

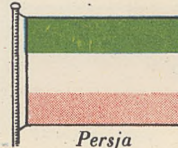

Norwegja
Wojenna


Norwegja
Handlowa

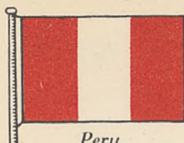

Panama
Narodowa i wojenna


Paragwaj
Narod. woj. i handlowa


Persja
Wojenna


Persja
Handlowa


Peru
Wojenna


Peru
Handlowa


Portugalja
Wojenna i handlowa

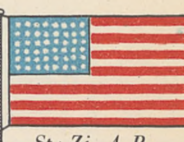

Z. S. R. R.
Wojenna

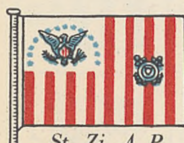

Z. S. R. R.
Handlowa

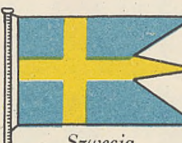

Rumunja
Wojenna

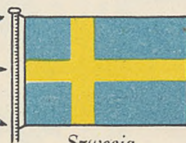

Rumunja
Handlowa


Siam
Wojenna


St. Zj. A. P.
Wojenna i handlowa


St. Zj. A. P.
Straży Granicznej


Szwecja
Wojenna


Szwecja
Handlowa

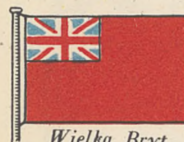

Turcja
Wojenna i handlowa


Urugwaj
Wojenna i handlowa

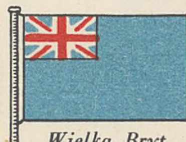

Węgry
Handlowa i galowa

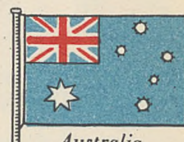

Wenezuela
Wojenna i handlowa

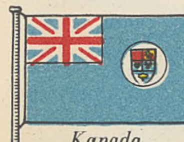

Wielka Bryt.
Wojenna

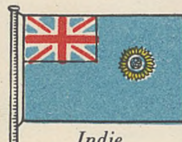

Wielka Bryt.
Handlowa

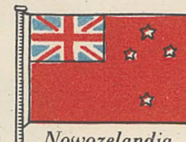

Zjedn. Król. W. Bryt.
Galowa


Wielka Bryt.
Służb. i rez. mar. woj.


Australja
Służbowa i galowa


Kanada
Służbowa i galowa


Indje
Służbowa i galowa


Nowozelandja
Handlowa


Unja Afryki Poł.
Narodowa

Flagi Kodu Międzynarodowego 1934

Proporczyk  sygnałowy

A	B	C	D	E	F

G	H	I	J	K
L	M	N	O	P
Q	R	S	T	U
V	W	X	Y	Z
1	2	3	4	5
6	7	8	9	0

Pierwszy proporczyk zastępczy	Drugi proporczyk zastępczy	Trzeci proporczyk zastępczy

OZNAKI STOPNI MARYNARKI WOJENNEJ

Na czapce








Admirał | Wice-admirał | Kontr-admirał | Komandor | Komandor-porucznik | Komandor-podporucznik

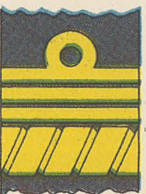
Na naramienniku








Na rękawie








OZNAKI STOPNI MARYNARKI WOJENNEJ

Na czapce








Kapitan | Porucznik | Podporucznik | Chorąży | Starszy bosman | Bosman

Na naramienniku








Na rękawie








OZNAKI STOPNI MARYNARKI WOJENNEJ

Na czapce

Na rękawie





Bosmanmat





Mat





Starszy marynarz





Marynarz





Bosman podchorąży rezerwy





Na kołnierzu





Bosman podchorąży



Na kołnierzu

GODŁA SPECJALISTÓW MORSKICH (NA RĘKAWACH)



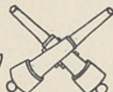
Czapka letnia oficera



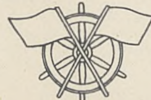
Administracyjni



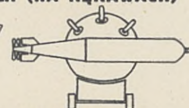
Nurkowie



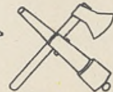
Artylerzyści



Ster-sygnaliści



Torpedo-minerzy



Zbrojmistrze

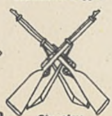
Muzykanci



Elektrotechnicy



Czapka letnia szeregowego



Strzelcy



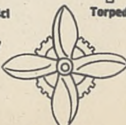
Sanitarjusze



Maszyniści



Rzemieślnicy



Motorzyści



Radjotechnicy



Teletechnicy



Miernicy

UWAGI: 1) Oficerowie w stanie spoczynku noszą najwyższą taśmę z pętelką oraz gwiazdki na czapce srebrne, 2) Podoficerowie w stanie spoczynku noszą galony srebrne

Chorąży Kazimierz Sajda

